Лиляна СИМЕОНОВА

ПЪТУВАНЕ КЪМ КОНСТАНТИНОПОЛ

Търговия и комуникации в Средиземноморския свят (края на IX – 70те години на XI в.)

Liliana SIMEONOVA

EN ROUTE TO CONSTANTINOPLE

Trade and Communications in the Mediterranean World, the late 800s to the 1070s

PARADIGMA
Sofia • 2006

Лиляна СИМЕОНОВА

ПЪТУВАНЕ КЪМ КОНСТАНТИНОПОЛ

Търговия и комуникации в Средиземноморския свят

(края на IX – 70те години на XI в.)

ПАРАДИГМА
София • 2006

ПЪТУВАНЕ КЪМ КОНСТАНТИНОПОЛ
Търговия и комуникации в Средиземноморския свят
(края на IX – 70те години на XI в.)

© Лиляна Видинова СИМЕОНОВА – автор

© Издателство “Парадигма”, 2006

ISBN 10: 954-326-039-7
ISBN 13: 978-954-326-039-3

НА РОДИТЕЛИТЕ МИ

БЛАГОДАРНОСТ

Написването на труд върху историята на търговските пътувания, колкото и скромен да е той, е неизменно свързано с две неща: използване на широка изворова база и на множество изследвания, пръснати из голям брой библиотеки; и доколкото това е възможно, пътуване по средновековните маршрути на търговия и комуникация, които изследователят си е поставил за цел "да реконструира". Затова благодарностите ми са много.

Благодаря на колегите и приятелите, които ми помогнаха с материали и съвети, и на институциите, които ми оказаха съдействие или спонсорираха проучванията ми. Благодарност дължа на Института по балканистика при БАН за това, че на институционално ниво ми оказа пълно съдействие за реализацията на проекта. Специална благодарност дължа на Open Society Institute (Prague), Consiglio Nazionale delle Ricerche (Roma) и Andrew Mellon Foundation, в съдействие с American Academy in Rome, спонсорството на които ми позволи да прекарам една ползотворна година в Италия. Благодарение на програмата за междурегионално сътрудничество на Европейския съюз (Interreg II) можах да опозная Южния Адриатик и Йонийските острови. Благодарност дължа и на турските си колеги, чиито покани за участие в научни форуми ми дадоха възможност да опозная отблизо Турция и преди всичко – главния обект на моето изследване, Константинопол/Истанбул.

Накрая все пак се чувствам длъжна да спомена имената на трима души, които ми помагаха през цялото време, докато пишех книгата. Това са: г-жа Кей Шейфър, библиограф по антропология, социология и славистика към Централната библиотека на State University of New York – Albany, без чието ефикасно съдействие немалка част от цитираните в работата ми трудове едва ли биха стигнали до мене; проф. Вера фон Фалкенхаузен от университета Tor Vergata в Рим, без чиято помощ всякаква "реконструкция" на средновековните контакти между Апенините и Балканите би била невъзможна; и моята майка, без чиито непрестанни грижи и морална подкрепа написването на този труд не би се осъществило.

Благодаря!

14 юли 2006 г.
Институт по балканистика (БАН)

От автора

СЪДЪРЖАНИЕ

УВОД 11
1. История на пътуванията и комуникациите в средновековния Средиземноморски свят: опит за дефиниция 11
2. Тематичен обхват на изследването 15

Глава първа. ФАКТОРИ ЗА ВЪЗРАЖДАНЕТО НА ТЪРГОВИЯТА И КОМУНИКАЦИИТЕ В СРЕДИЗЕМНОМОРИЕТО (края на IX – 70те години на XI в.) 18
1. Градски живот и пазари в западния християнски свят и в света на исляма . 18
2. Парично обръщение и наченки на кредитиране 35
3. Фактори за разцвета на търговията във Византия през IX – X в. 39

Глава втора. ИЗВОРИ ЗА ПЪТУВАНИЯТА С ТЪРГОВСКА ЦЕЛ В СРЕДИЗЕМНОМОРИЕТО И ЗА ПРЕБИВАВАНЕТО НА ЧУЖДЕСТРАННИ ТЪРГОВЦИ В КОНСТАНТИНОПОЛ 46
1. Извори за подготовката за път и пътуванията на търговците 47
2. Извори за пребиваването на чужди търговци в имперската столица 53
А. Наративни извори 53
Б. Юридически текстове 56

Глава трета. РЕАЛИИ, СВЪРЗАНИ С ПЪТУВАНИЯТА С ТЪРГОВСКА ЦЕЛ 59
1. Пътуване по море 61
1.1. Капитани – собственици на кораби и търговци 61
1.2. Сезонен характер на корабоплаването. Скорост на придвижване на търговските кораби 62
1.3. Строителство и вид на търговските кораби. Амбалаж и оборудване 64
1.4. Подготовка за отплаване. Кредитиране на морските търговски начинания. Търговски договори и съдружия 68
1.5. Корабоплаването, морската търговия и морското право 75
1.6. Начин на плаване на търговските кораби: междинни спирки, превоз на пасажери 80
1.7. Премеждия на търговците по море: *морски бури и пиратски нападения* 83
1.8. Пристанищна инфраструктура: кейове, докове, складове и защитни съоръжения 90
1.9. Абидос и Хиерон: морските митници на Константинопол 96
2. Пътуване по суша 101
2.1. Основни артерии на сухоземните комуникации между Изтока и Запада 102

2.2. Сухопътен транспорт и инфраструктура: крайпътни станции, пътна маркировка и мостове 110
2.3. Странноприемниците: центрове на търговска дейност и културен обмен 116
2.4. Премеждия при пътуването по суша 124

Глава четвърта. КОНСТАНТИНОПОЛ – ОСНОВНА ДЕСТИНАЦИЯ В ПЪТУВАНИЯТА НА ТЪРГОВЦИТЕ 132
1. Пътуването на търговците от Балканите и Северното Черноморие до Византия 132
1.1. Българските земи и комуникациите и търговията на Балканите . . . 132
1.2. Преориентиране на търговията на росите от Азия към Константинопол 152
2. Пътувания на търговците от Апенините до Константинопол, Близкия изток и Северна Африка 156
2.1. Константинопол в отвъдморските начинания на амалфитанците и гаетанците 158
2.2. Пристанищата на византийска Южна Италия и търговията с Константинопол и Леванта 176
2.3. Венецианците – посредници между Централна Европа, Константинопол и Леванта. Установяване на венецианско господство над Адриатика 186
3. Пътувания на търговци между Изтока и Константинопол 203
3.1. Възраждане на търговията между Византия и Изтока (IX – третата четвърт на X в.): главни центрове, основни маршрути и стоки 204
3.2. Чуждестранните търговци в земите на исляма: право на пребиваване, забранени стоки 210
3.3. Превръщане на Египет в главен посредник между Византия и Изтока (средата на X – края на XI в.): основни маршрути и стоки 213
3.4. Керваните от Изтока и войната 227

Глава пета. ПРЕБИВАВАНЕ НА ЧУЖДЕСТРАННИ ТЪРГОВЦИ В КОНСТАНТИНОПОЛ 236
1. Чужденците в комерсиалната топография на Константинопол: митати, градски и извънградски пазари 236
2. Чужденците и забранените за износ стоки (ta kekolymena) 245
3. Мюсюлманските търговци в Константинопол (X – XI в.) 251
4. Руските търговци в Константинопол (X – XI в.) 256
5. Константинопол и средиземноморската търговия в средата на XI в. 269

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 273
ИЛЮСТРАЦИИ И КАРТИ 286
СЪКРАЩЕНИЯ 287
ИЗВОРИ 288
ИЗСЛЕДВАНИЯ 296
ПОКАЗАЛЕЦ НА ИМЕНАТА 317

У В О Д

1. История на пътуванията и комуникациите в средновековния Средиземноморски свят : опит за дефиниция

Когато през 1946 г. Фернан Бродел публикува своя двутомен труд "Средиземноморието и Средиземноморският свят по времето на Филип II"[1], негова-та цел е да покаже въздействието на два важни фактора – географската среда и икономиката – върху хода на историята. Хронологически изследването на Бродел се съсредоточава върху епохата на испанския крал Филип II Хабсбург (1556–1598). Още с появата си книгата на Бродел разтърсва научния свят. Поне що се отнася до първия му том, трудът е доста неконвенционален по тогавашните представи. В него Бродел разглежда ролята на географската среда и на това, което той нарича "колективни съдби и общи движения" в Средиземноморския свят и неговата периферия ("по-голямото Средиземноморие"). Противниците на Бродел бързат да го обвинят, че се е поддал на географски детерминизъм и преувеличава ролята на географския фактор в историята. Почитателите му пък го приветстват за оригиналния подход, който му позволява да изследва в развитие твърде широк кръг от явления: например ролята на пътуващата работна ръка за разцвета на средиземноморската икономика, мястото на оазисите в развитието на керванната търговия със злато и подправки и дори значението на замяната на едногърбите камили с двугърби за успеха на селджушките завоевания в Мала Азия.

Разбира се, Ф. Бродел не е първият, който изследва пътуванията и икономиката в историята на Средиземноморския свят и прилежащите му области. Достатъчно е само да припомним, че още в края на XIX и началото на XX в. се появяват изследвания например върху ролята на алпийските проходи за развитието на търговията между Средиземноморието и континентална Европа през

---

[1] F. Braudel. The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. 2 vols. New York, 1972.

високото и късното средновековие[2]. Или пък да споменем изследванията на А. Пирен от 20те и 30те години на XX в., които са посветени на средиземноморската търговия през ранното средновековие[3]. Пирен от своя страна има достойни последователи през втората половина на века в лицето на А. Луис[4], Р. Лопес[5], Ж. льо Гоф[6] и др., чиито трудове разглеждат транссредиземноморските търговски контакти през високото и най-вече през късното средновековие, от XIII в. насетне. Други историци пък предпочитат да се съсредоточат върху частни въпроси, като например пропускателния режим за пътуващите търговци: затова те се спират подробно върху историята на митниците, включително и тези на речните бродове[7], пограничните контролно-пропускателни пунктове и пр.

Но да се върнем на Ф. Бродел. С невероятно широкия обхват и нетрадиционен подход на своето изследване той дълго време остана без ярко изявени последователи в медиевистиката. В продължение на десетилетия той беше многократно анализиран, критикуван или възхваляван, без да бъде последван. Едва около половин век след излизането на революционния труд на Бродел, през 90те години на XX в. в медиевистиката започна да изкристализира едно направление, което в известен смисъл продължи и доразви започнатото от него. Представителите на това направление се ориентираха към различни предмети на изследване в различни периоди от късноантичната и средновековната история на Средиземноморския свят. Общото между всички тях е, че стъпвайки върху твърде разнообразен изворов материал, те се стремят да обхванат множество аспекти на пътуванията и комуникациите, като акцентират на тяхната взаимна зависимост.

Условно това направление може да се нарече "история на пътуванията и комуникациите в средновековния Средиземноморски свят". Самият термин "история на комуникациите" не е нов. Той е заимстван от историците, занимаващи се с пътуванията в по-нови периоди от човешката история, но е отнесен към Средиземноморието в епохата на късната античност, средните векове и ранната модерна епоха, т. е. към периода от IV до XVI в.

---

[2] E. Tyler. The Alpine Passes in the Middle Ages, 962–1250. Oxford, 1890; P. H. Scheffel.Verkehrsgeschichte der Alpen. 2 Bd. Berlin, 1908–1913.

[3] H. Pirenne. La fin du commerce des Syriens en Occident. – In: Mélanges J. Bidez. Vol. II. Bruxelles, 1934 [Annuaire de l'Inst. de Philol. et d'Hist. Orient. 2], 677–687; Idem. Mohammed and Charlemagne. Mineola, N.Y., 2001; Idem. Economic History of Medieval Europe. New York, 1937.

[4] A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, A. D. 500–1000. Princeton, 1951; Idem. The Northern Seas: Shipping and Commerce, A. D. 300–1100. Princeton, 1958; Idem. The Sea and Medieval Civilizations /VR/. London, 1978.

[5] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350. Cambridge–New York, etc., 1976; Idem. Byzantium and the World around It: Economic and International Relations /VR/. London, 1978.

[6] Ж. льо Гоф. Търговци и банкери през средновековието. София, 1999.

[7] H. Antoniadis-Bibicou. Recherches sur les douanes à Byzance: L'"octava", le "kommerkion", et les commerciairies. Paris, 1963; E. Todorova. River Trade in the Balkans during the Middle Ages. – Études balkaniques XX (1984), 4, 438–450.

И накрая трябва да кажем защо за изследването на средновековната история е важно да се изучават именно пътуванията в Средиземноморието и свързаните с него области. Според средновековните християнски представи в центъра на света, а оттам и на пътуванията стояло Средиземно море. Това била наследената от гръко-римската античност представа, според която въпросното море се намирало в центъра, а останалите части на света били свързани с него по един или друг начин и образували неговата периферия. В действителност Средиземноморието било мястото, където се срещали както двете половини на християнския свят, така и християнството и ислямът. Средиземноморският свят имал и обща, наследена от античността култура на пътуването – факт, който несъмнено улеснявал всички категории пътуващи.

Сред добилите популярност в научните среди публикации в тази нова научна област – "история на пътуванията и комуникациите в средновековния Средиземноморски свят" – си заслужава специално да спомена трудовете на М. Маккормък[8] и О. Констабъл[9], които се отличават с огромния си географски обхват и задълбочения анализ на изворовата си база. През последните десетина години се появиха и първите дисертации в това ново направление в медиевистиката, бяха проведени и няколко научни симпозиума[10]. Важни са и изводите на тези изследвания. Те показаха например че т. нар. бум в комуникациите на дълги разстояния през късната античност[11] е бил последван от известно "затихване" на този процес, причините за което трябва да се търсят най-вече в завоеванията и етническите промени в Средиземноморието и неговата "периферия" през VI – VII в. Повторното съживяване на пътуванията на далечни разстояния започнало през втората половина на VIII и началото на IX в.[12] и набирайки все по-голяма инерция през следващите двеста години, в края на XI в. довело както до масовия приток на хора от Западна Европа към Източното Средиземноморие, така и до появата на италианската морска хегемония в тази част на света.

Разбира се, трудовете в тази област на медиевистиката черпят сведения от огромен по своя вид и обхват изворов материал и са интердисциплинарни в пълния смисъл на това понятие. Освен изследванията по политическа, военна и икономическа история на Средиземноморския свят, за своя база те използват и

---

[8] M. McCormick. Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A. D. 300–900. Cambridge, 2001; Idem. Byzantium on the Move. Imagining a Communications History. – In: Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000 [Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications 10]. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002, 3–23.

[9] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World. Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages. Cambridge, 2003.

[10] Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996. Ed. E. Chrysos, D. Letsios, et al. Mannheim, 1999; Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000 [Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications 10]. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002.

[11] Travel, Communication and Geography in Late Antiquity. Sacred and Profane. Ed. by L. Ellis and F. L. Kidner. Aldershot, 2004.

[12] M. McCormick. Origins of the European Economy.

един твърде широк кръг от изследвания по други дисциплини: историческа география, археология, сигилография, нумизматика, епиграфика, история на изкуството и на технологиите. Голямо внимание в тези изследвания се обръща и на възраждането на градския живот през X – XI в., тъй като то било както предпоставка за възраждането на търговията и комуникациите на далечни разстояния, така и – в един следващ момент – пряка последица от тяхното по-нататъшно развитие. Затова и изследванията, посветени на градовете и пазарите, са от съществена важност за изучаването на търговските пътувания и комуникациите. Не на последно място, историята на средновековните комуникации и по-специално на пътуванията с търговска цел се опира и на изследванията по средновековно право, което регламентирало нормативната база както в света на исляма, така и в този на източното и западното християнство. Тази база определяла например правилата за притежаването или фрахтуването на кораби, на самото корабоплаване, а също и достъпа на чужденци до една или друга страна, правата на търговците и налаганите им ограничения, забраната за търговия с определени стоки, отношенията между търговците или между тях и собствениците на кораби и пр.

От друга страна, историята на пътуванията и комуникациите през средновековието вече даде достатъчно сериозни натрупвания, за да подпомогне на свой ред развитието на други, по-утвърдени исторически дисциплини, каквато е например икономическата история на средните векове[13] или историята на миграционните процеси в Средиземноморието[14].

Изчерпателна дефиниция на така описаната нова научна област в медиевистиката на този етап едва ли някой може да даде. Тя обхваща не само пътуванията и свързаните с тях препятствия, като крушения, разбойнически и пиратски нападения и др., но и средствата за транспорт и комуникация, маршрутите по суша и вода, инфраструктурата, включително и местата за отдих, за отсядане на чужденци и за сключване на сделки, а също така и нормативната база, регламентираща пътуванията и правото на престой в чужда страна, развитието на кредитирането на търговските начинания, появата на нови технологии в корабостроенето и производството на амбалаж и още много, много други неща, от които един отправил се на дълъг път човек имал нужда или които извършвал по време на пътуването си.

Широтата на споменатото ново направление в медиевистиката дава възможност на изследователя да предложи и свое виждане за това, какво са представлявали и как са се осъществявали пътуванията и комуникациите в даден

---

[13] Така например в тритомната "Икономическа история на Византия" е отделено значително внимание на ролята на морските и сухопътните комуникации в стопанската история на страната и в икономическите отношения на Византия с околния свят. Вж. The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century. Ed.-in-chief A. E. Laiou. 3 vols. [Dumbarton Oaks Studies XXXIX]. Washington, D. C., 2002.

[14] Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire. Ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou. Washington, D. C., 1977.

географски ареал в един или друг период на средновековната история. Основна трудност при него, но и негово главно преимущество е това, че то позволява да се надскочат рамките на регионалните изследвания и да се разглеждат множество процеси в тяхната взаимна обусловеност в глобален мащаб.

2. Тематичен обхват на изследването

Тема на настоящото изследване са пътуванията с търговска цел до Константинопол, разгледани в контекста на възраждащите се комуникации в един обширен ареал. Този ареал обхваща Централното и Източното Средиземноморие и непосредствено свързаните с него региони: Централна Европа, Балканите и Черноморието, вътрешността на Мала Азия, Арабския полуостров, Египет и Ирак. Това ограничение на географския обхват на изследването е, разбира се, напълно условно. Както ще видим, керваните на Изтока пътували на много по-големи разстояния, осигурявайки движение на хора и стоки от Източното Средиземноморие през Централна Азия до страните от района на Индийския океан и Китай и обратно. Корабите на викингите също ги виждаме да пътуват на огромни разстояния, свързвайки Прибалтика с Каспийския регион, Предна Азия и Константинопол.

Хронологически нашето изследване се вмества в един близо двестагодишен период, от късния IX докъм 60те – 70те години на XI в. Този период се характеризира с редица процеси, които дали тласък на търговията на далечни разстояния и на развитието на комуникациите. Сред споменатите процеси от особено значение били започналото към края на IX и началото на X в. възраждане на градския живот във Византия и в по-голямата част на Европейския континент, нарастването на паричното обръщение в Средиземноморието и свързаните с него региони и повторното активизиране на някои маршрути на търговия на далечни разстояния и комуникации, които поради етническите промени в предходните столетия били прекъснати. От значение за възраждането на комуникациите между отделни части на Средиземноморието било и повторното завоюване от страна на Византия на части от Италия и Близкия изток, както и изтласкването на арабите от редица егейски острови през X в. Включването на тези територии в империята осигурявало един разширен вътрешен пазар, с по-активни комуникации и по-голям търговски обмен както вътре в него, така и между Византия и останалия свят. От значение за възраждането на комуникациите на Европейския континент през IX в. били и ликвидирането на последните останки от Аварския хаганат от Карл Велики и разпространението на християнството на Балканите, в Централна и Източна Европа. Настъпилите в резултат от това промени направили възможно повторното отваряне на такива важни маршрути на комуникация като например Рейнско-Дунавския път, свързващ Северна и Централна Европа с Черноморието. Не на последно място, от значение за комуникациите на големи разстояния било и намирането на алтернативни трасета на пътищата, свързващи Черноморския регион и Византия

с Централна Азия и Далечния изток, без да се минава през земите, завладени от арабите. Едновременно с това повторното активизиране и на т. нар. южни маршрути осигурило връзката между завладените от мюсюлманите части на Средиземноморието и Ирак, Арабския полуостров, Централна Азия и страните от района на Индийския океан.

За горна хронологическа граница на изследването е избран периодът, който бележи началото на прекрояването на границите на Византия, а оттам и на мрежата от комуникации в Централното и Източното Средиземноморие. Норманското завладяване на византийска Южна Италия, което приключило с превземането на Бари в 1071 г., създало големи трудности за търговията между тези части на Апенините и Византия и отворило пътя за норманската инвазия на Балканите. Победата на селджуците при Манцикерт през същата година отворила пътя за селджушкото завладяване на Мала Азия – процес, в хода на който били прекъснати редица важни търговски маршрути във вътрешността на полуострова. Двете инвазии – норманската от запад и селджушката от изток – на свой ред представлявали прелюдия към ерата на кръстоносните походи, която неизбежно засегнала и комуникациите на Балканите и в Леванта. Междувременно се увеличил и притокът на пилигрими от Западна Европа към Светите места, което довело до увеличаване на трафика между Европа и Близкия изток и дори до появата на кораби с кабини за пасажери. В края на разглежданията период започнала и търговската експанзия на италианските морски градове в Източното Средиземноморие, докато Византия – вплетена по безпрецедентен начин в търговските начинания на италианците – започнала да изпада във все по-голяма зависимост от тях. Така от 80те години на XI в. насетне започнал нов период в историята на пътуванията и комуникациите в Централното и Източното Средиземноморие и в свързаните с него региони от вътрешността. Този период има други характеристики и други главни участници, които остават извън обсега на нашето изследване.

Главни герои на изследването са търговците и по-точно – търговците, пътуващи на далечни разстояния. През този първи етап на своето зараждане и възход, както пише Ж. льо Гоф, "средновековният търговец е преди всичко странстващ търговец"[15]. Причината да изберем него за централна фигура в изследването се крие в това, че през X – XI в. именно странстващият търговец бил този, който притежавал както транспортните средства, така и необходимото know-how за пътуване и престой на чужда територия. Папски легати и пратеници на светски владетели, пилигрими, шпиони и пътешественици и въобще всички, които желаели да пътуват, били принудени да сторят това на борда на търговски кораб или като се прикачат към някой търговски керван. По онова време пътническият транспорт все още не бил измислен, а военноморските сили и армията си имали други задачи, поради което дори на императорски пратеници те рядко осигурявали транспорт или въоръжен ескорт.

[15] Ж. льо Гоф. Търговци и банкери през средновековието, с. 10.

Търговецът от своя страна умеел не само да пътува, но и да осигури въоръжена охрана по време на пътуването си, а ако било необходимо – и да окаже отпор на нападателите. Водени от стремежа за печалба, търговците преодолявали невероятни препятствия по суша и вода. Понякога им се налагало да следват обиколни маршрути, за да избегнат преминаването през земите, населени с враждебни племена, или плаването край брегове, осеяни с пиратски "гнезда". Друг път корабите ставали жертва на пиратски нападения или морски бури. Керваните пък бивали нападани от разбойници или се оказвали в зони на бойни действия. Болести и смърт дебнели на всяка крачка отправилия се на дълъг път. И все пак през разглеждания от нас период вече нищо не можело да попречи на зачестилите пътувания на търговците на дълги разстояния.

Константинопол се оказвал важен средищен пункт в мрежата от комуникации в Източното Средиземноморие и Черноморския регион. Началото и краят на разглеждания период бележат повратни моменти в историята на самия град. В края на IX – началото на X в. имперската столица започнала да се отваря за чужденци. По това време вековната политика на империята да допуска чужди търговци само на определени за целта пунктове по своите граници била отстъпила място на една по-гъвкава политика, която позволявала на чуждите търговци да пътуват във вътрешността на страната и дори да влизат и пребивават в нейната столица. Разбира се, Константинопол продължавал да бъде град с особен статут, което определяло и рестриктивния режим на пребиваване на провинциалисти и чужденци в него. Едновременно с това през X в. византийската столица все повече се превръщала в космополитен метрополис, който бил и най-голямото тържище на християнския свят. Това го правело още по-привлекателен за чуждите търговци, които били готови да преодолеят всякакви трудности, за да се доберат до него.

Краят на разглеждания период също бележи повратна точка в историята на града. По всичко личи, че към средата на XI в. той вече бил изгубил специалния си статут, а от 80те – 90те години на века в него започнали да се появяват колонии на италиански търговци – самите те със специален статут. В хода на следващото столетие византийската столица се оказала все по-плътно въвлечена в начинанията на италианските търговци, но в перспектива това щяло да доведе и до трагедията от 1204 г.

Целта на настоящия труд е да проследи множеството аспекти на пътуванията с търговска цел в очертания по-горе географски ареал и да изследва условията, при които чуждите търговци пребивавали и търгували в Константинопол. За да изпъкнат по-ясно спецификите на режима на пребиваването на чужденци в имперската столица през разглеждания период, е направен опит да се очертаят и условията, при които чужденците можели да пребивават и търгуват на мюсюлманска територия. Изследването има за цел да проследи – там, където това е възможно – и периодичното прекрояване на мрежата от комуникации в Централното и Източното Средиземноморие и свързаните с него региони, а именно Балканите, Черноморието, Мала Азия и Близкия изток. Разгледани са

и случаите на периодично преориентиране на главния търговски трафик от един регион на разглеждания ареал към друг в контекста на политическите и икономическите условия на съответната епоха.

Настоящият труд не прави опит да въведе в обръщение някаква специална научна терминология. Единственият нов за българската историография термин, до който авторът е принуден да прибегне, е "търговия на далечни (големи) разстояния". Той е използван като еквивалент на немския Fernhandel и на английския long-distance trade, за да се направи разграничение между локалната търговия и нейната посестрима, която включвала движение на хора и стоки на големи и дори огромни разстояния.

Чуждите лични имена в общи линии са предадени в добилия гражданственост на български вариант: например Отон вместо Ото, Людовик вместо Луи, Гизулф вместо Гизулфо, Лъв вместо Леон, Светослав вместо Святослав. Изключение от този принцип е направено в случаите, когато дадени имена не се срещат в българската историография. Тогава е използван съвременният вариант на името на езика, от който то е взето: например Витале Кандиано. Арабските имена са предадени на фонетичен принцип: ат-Табари, ад-Давла, ал-Хасан ал-Мухаллаби.

Глава първа. ФАКТОРИ ЗА ВЪЗРАЖДАНЕТО НА ТЪРГОВИЯТА И КОМУНИКАЦИИТЕ В СРЕДИЗЕМНОМОРИЕТО (края на IX – 70те години на XI в.)

1. Градски живот и пазари в западния християнски свят и в света на исляма

Сред факторите, които допринесли за възраждането на комуникациите и търговията на големи разстояния, без съмнение основно значение имало възраждането на градския живот и във Византия, и в по-голямата част на Европа. За Византия началото на този процес се отнася към края на IX или началото на X в. Приблизително по същото време той започнал и в Западна Европа. Макар развитието на средновековните градове на континента да станало особено динамично от края на XI в. насетне и да достигнало кулминация през XIII в., най-важните елементи на градския живот се формирали в периода между разпада на империята на Каролингите в края на IX и първите десетилетия на XI в. Именно в този преходен период трябва да се търсят и най-ранните наченки на т. нар. търговска революция, която в западния християнски свят се състояла през XIII в.

Както отбелязва П. Джоханек, възраждането на града като социална формация било тясно свързано с развитието на търговията и по-точно – с разширяването на нейния географски обхват и с увеличаването на нейната интензивност. Затова търговците представлявали важна група при формирането на средно-

вековния град. Те заемали видно място в неговата топография, в неговите институции и съвсем не на последно място – в мрежата на неговите социални контакти. Дейността на търговците била и най-очевидна, поради което често засенчвала приноса за развитието на градския живот на други социални групи[16].

Веднага трябва да отбележим, че съществувала и обратната връзка: развитието на града и промените в неговата социална структура оказвали влияние както върху организацията на търговията, така и върху общото развитие на икономиката и увеличаването на благосъстоянието на населението, включително и в аграрния сектор. Повишеното общо благосъстояние от своя страна водело до увеличаване на броя на потребителите на стоки, които били доставяни чрез търговията на големи разстояния. От X в. нататък групата на потребителите ставала все по-многобройна и което в случая е може би по-важно, все по-разнообразна по социалния си състав. И макар да съществували различия в развитието на отделните страни и региони на континента, както в Западна Европа, така и във Византия от X в. нататък се наблюдавало значително увеличение на земеделското производство и подчертан демографски растеж – фактори, които на свой ред спомогнали за по-нататъшното развитие на търговията.

Както изтъкнахме в увода, според християнските представи в центъра на света стояло Средиземно море. Още от древни времена Средиземноморието било свят на пътуващи – търговци, военни, дипломати, пилигрими, пътешественици, политически заложници и бегълци или просто скитници. За общата култура на пътуването, която обитателите на Средиземноморието били наследили от общото си елинистическо и римско минало и която се оказала твърде полезна при възродените комуникации през разглеждания период, ще стане дума по-нататък в изследването.

В периода от края на IX докъм края на XI в. Средиземноморието продължавало да бъде истинският свят на градската култура. Тя се кореняла отчасти в античните традиции и отчасти – в динамиката на новите реалности. По отношение на новите реалности трябва да изтъкнем, че градовете в доминираните от мюсюлманите части на Средиземноморието – от Испания до Египет и Месопотамия – в икономическо отношение видимо се отличавали от християнските градове по северното крайбрежие на Средиземно море, с които те поддържали търговски контакти. В света на исляма от онова време откриваме големи и икономически активни градски центрове, съперник на които в целия християнски свят можел да бъде единствено Константинопол. Дейността на мюсюлманските търговци била подробно регламентирана от писани закони. Общуването между търговците често ставало чрез кореспонденция, а информацията за печалби и загуби, за наличието на стоки и транспортни средства и за дати на доставка по правило се давала в писмена форма[17].

---

[16] P. Johanek. Merchants, Markets and Towns. – In: The New Cambridge Medieval History. Vol. III. Cambridge, 1999, 64–94, вж. по-спец. с. 64.

[17] Пак там, с. 67.

Търговците заемали видно място в мюсюлманското общество. Според учението на Мохамед честните търговци заслужават да седят на небето редом с мъчениците и пророците. На практика още първите векове на ислямската експанзия били открили нови хоризонти пред търговците от завладените от арабите земи, които започнали да пътуват от Индийския океан до Атлантика. Трябва да отбележим обаче, че в дългосрочна перспектива търговците не успели да дадат на градовете в мюсюлманския свят онази свобода и икономическа мощ, която западноевропейските търговци дали на своите градове и която била задължително условие за напредъка на градовете. На един малко по-късен етап от развитието на мюсюлманското общество при засилващия се контрол на военната и поземлената аристокрация върху него търговската революция, която през X в. изглеждала толкова близо, така и не се състояла[18].

През X в. обаче градската култура на исляма, която може да се означи като един вид "религия на търговците", се развивала успоредно с културата на християнска Европа и на езическия Север на континента – култура, в която се срещали най-различни форми на градски живот. В Италия например римските градски традиции до голяма степен се запазвали, докато на север от Алпите – в Галия и в римските части на Германия – повечето от някогашните римски градове се били свили до една малка площ, която функционирала като цитадела. Що се отнася пък до онези части на Европа и Британските острови, които не били част от някогашната Римска империя, а били включени във франкската държава по-късно – при Меровингите или Каролингите, там откриваме много-образие от наченки на поселения от полуградски тип и търговски центрове. В началото на X в. в регионите от последния тип търговията и занаятите не били непременно свързани с градския живот, а по-скоро с наличието на едри феодални имения, собственик на които често се явявали големите манастири.

Във Византия организацията и регулацията на търговската дейност се основавала на писаното право, за което ще стане дума по-нататък. Извън Средиземноморския свят обаче законът се свеждал до елементарни форми на сключване на договори. Грамотността сред миряните, която оцеляла до известна степен в Италия и Византия, в останалите части на Европейския континент рязко намаляла в хода на X в. Независимо от всичко това, Европа поддържала активни търговски връзки с градската култура на мюсюлманска Северна Африка и Близкия изток и по този начин през X и XI в. допринасяла за просперитета на търговските центрове, разположени по южния бряг на Средиземно море.

Градовете на арабския запад, особено в Магреба и в мюсюлманска Испания, представлявали завършекът на една дълга верига от градски центрове, която свързвала Средиземноморието с Индийския океан в единна, огромна по мащабите си търговска зона. В рамките на тази зона стоки от Азия, напр. – подправки и луксозни предмети от Индия, – бивали доставяни до Северна Африка

[18] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350. Cambridge–New York, etc., 1976, p. 57.

и Европа. През X в. арабският запад не само се стремял да поддържа същия стандарт на потребление на луксозни стоки, както Дамаск и Багдад, но и благодарение на връзките си с центровете на златодобив в Западна Африка разполагал със значителни икономически ресурси. Пак по това време, през X в., господството на исляма в Западното Средиземноморие достигнало своя апогей, макар единството на мюсюлманския свят вече да било нарушено.

Едновременно с това десетото столетие станало свидетел на дълбоки промени в политическото общество на исляма. Външните характеристики на тези промени са добре документирани. Някогашният простиращ се на три континента халифат се бил разпаднал на голям брой държави-наследници, които по своята организация и външна политика значително се различавали помежду си. Всяка от тях отразявала икономическата и социалната структура на обществото, което я било докарало на бял свят. Що се отнася по-конкретно до Абасидския халифат, неговият разпад се съпровождал от икономически и социален упадък в някои области, особено в Багдад и Централен Ирк, а също така и в земеделските райони, граничещи с пустините на Сирия и ал-Джазира. В други области на халифата обаче политическата независимост от Багдад довела до социално-икономически разцвет[19].

Тук трябва да кажем няколко думи за най-големите центрове на търговия в мюсюлманския свят през IX – X в. В този период голям просперитет като средище на търговия и занаяти достигнала Кордова – столицата на мюсюлманска Испания. Кордова се превърнала и в огромен център на потребление и функционирала като главен град на една доста голяма икономическа зона. Споменатата зона обхващала ал-Андалус и Северозападна Африка около град Фес, а главното пристанище, през което минавала морската ѝ търговия, била Алмерия, основана в 955 г. от омаядския халиф Абд ар-Рахман III (912 – 961). В качеството си на градски конгломерат, основан от определен владетел, с Кордова в ал-Андалус можел да се сравнява Кайруан в ал-Ифрикия (дн. Тунис). Подобно на Кордова, Кайруан се намирал далече от морския бряг. По-късно той послужил и като отправна точка за експанзията на Фатимидите на изток, към Египет.

Истинският северноафрикански еквивалент на Кордова обаче бил ал-Фустат на р. Нил, който бил разположен южно от Кайро и в непосредствена близост с него. Кайро бил основан от Фатимидите през 969 г. Ал-Фустат пък бил основан още в 642 г. като гарнизон на победоносно напредващите араби. В X в. той вече се бил превърнал в огромен конгломерат от двайсетина различни селища, като впоследствие се слял и със съседния Кайро. Все пак дори и през XII в. ал-Фустат оставал икономически доминиращата част на новия обединен град. Струва си да направим малко отклонение, за да подчертаем изключителния икономически просперитет на ал-Фустат през X в. Ал-Масуди (умр. 956/57 г.), който е наричан "арабският Херодот", тъй като пътувал надълго и нашироко и ни е оставил една трийсеттомна история, описва пазара на ал-Фустат по следния начин:

---

[19] H. Kennedy. The Prophet and the Age of the Caliphates. The Islamic Near East from the Sixth to the Eleventh Century. London–New York, 1986, 200–201.

> Всички царства, които са разположени на двете морета [т. е. Средиземно и Червено], които граничат с тази страна, доставят на този пазар всичко най-забележително, най-рядко, най-добрите благовония, подправки, лекарства, скъпоценности и роби, както и всички видове храни и напитки и облекла от всякакъв вид. Стоките на целия свят се стичат на този пазар[20].

В хода на X в., давайки си сметка за отслабването на властта на Багдад, Византия започнала все по-често да контактува с емирите на провинциите на разпадащия се Абасидски халифат. Така например империята установила приятелски и мирни отношения с Египет още през 30те години на X в., когато там на власт дошла династията на Исхидите. Малко след като ибн Тугдж ал-Исхид, управителят на Дамаск, станал господар на Египет в 935/36 г., той се почувствал застрашен от вътрешни и външни врагове. Затова емирът сам потърсил приятелството на Византия. Тя от своя страна установила отношения не само с него, но и с един от неговите врагове – Сейф ад-Давла от династията на Хамданидите в сирийската държавица Алепо[21]. По-късно, когато властта в Египет завзели Фатимидите, империята установила отношения и с тях. Те пък от своя страна започнали усилено да имитират бляскавия дворцов церемониал на Византия, за да затвърдят позициите си в новата си столица – Кайро[22].

Макар в изворите на преден план да изпъкват дипломатическите отношения между Византия и шиитския халифат на Фатимидите, а търговците да остават на заден план, изглежда, че с малки прекъсвания търговският обмен между двете страни е бил доста интензивен през късния X и по-голямата част от XI в. В случая е важно да се изтъкне, че и дипломатическите пратеници, и търговците от Византия са имали горе-долу еднакъв статут в Египет, а и в другите мюсюлмански страни. Такъв статут имали и търговците от останалия християнски свят. Това бил статутът на harbi, т. е. на жител на "територия на войната" (араб.: dar al-harb). Затова и пратениците, и търговците се нуждаели от специално разрешение за пребиваване на мюсюлманска територия. На арабски то се наричало aman и се издавало от имам, т. е. от старейшина в мюсюлманската общност. Имамът имал право да откаже да издаде аман на чужденеца. Веднъж получил такова разрешително обаче, пратеникът или търговецът-християнин не можел да бъде арестуван или малтретиран на мюсюлманска територия, тъй като личността му се смятала за свещена[23]. Тези въпроси ще бъдат разгледани подробно

---

[20] Цит. по: S. J. Staffa. Conquest and Fusion: The Social Evolution of Cairo, A. D. 642–1850 [Social, Economic and Political Studies of the Middle East and Asia, No. 20]. Amsterdam, 1997, p. 46.

[21] M. Canard. Une lettre de Muhammad ibn Tugj al-Ihsid émir d'Egypte à l'empereur Romain Lécapène. – Annales de l'Institut d'Etudes Orientales, II (1936), 189–209 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans du Proche Orient /VR/. London, 1973, Study VII).

[22] M. Canard. Le cérémonial Fatimide et le cérémonial byzantin. Essai de comparaison. – Byzantion, 21 (1951), 355–420 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans, Study XIV).

[23] M. Canard. Deux épisodes des relations diplomatiques arabo-byzantines au X^{e} siècle. – Bulletin d'Etudes Orientales, XIII (1949/51), 51–69 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans, Study XII).

по-нататък в изследването, във връзка със сухопътната търговия и комуникациите. Тук само ще отбележим, че задължителното състояние на джихад с неверниците не представлявало сериозна пречка за търговията на мюсюлманския свят с християните – както с византийците, така и с италианците.

Решителната промяна в използваните маршрути, а оттам – и в значението на икономическите центрове в Източното Средиземноморие настъпила около самия край на X в. Тогава идването на нови хора на власт в Бахрейн направило транспорта през Персийския залив толкова несигурен, че основната част от идващите от Индийския океан стоки започнали да пресичат Червено море по алтернативен маршрут – през Аден, Адаб на суданския бряг и Кусан на горното течение на Нил, откъдето после стигали до ал-Фустат/Кайро. Сирийските и в по-малка степен византийските градове си оставали крайна дестинация на керваните от Изтока, но ал-Фустат и близкото до него пристанище Александрия се превърнали в най-важните търговски центрове на Средиземноморието.

Търговският обмен между мюсюлманския свят и християнска Европа, който се осъществявал чрез пристанищата на Александрия и ал-Фустат, бил насърчаван и от военните нужди на Фатимидите. Както ще видим, техните непрекъснато растящи нужди от желязо и дървен материал за строеж на кораби стимулирали вноса от Италия. Разбира се, имало и традиционен внос от Запада, в който централно място заемали робите. Без да навлизаме в подробности, трябва да отбележим, че в мюсюлманския свят имало непрекъснато търсене на роби, тъй като цялата икономика, а и основната част от управлението на мюсюлманските страни се основавали на робски труд. Търговци от франкски, италиански, еврейски и скандинавски произход се надпреварвали да доставят роби за света на исляма, като по този начин допринасяли за развитието на търговския обмен между християнска и езическа Европа, от една страна, и доминираните от мюсюлманите части на Средиземноморието и Западна и Централна Азия, от друга.

Мюсюлманските търговци от своя страна избягвали да разпростират дейността си извън границите на ислямския свят, а и самите мюсюлмански владетели не насърчавали подобно поведение. Вместо да пътуват из християнска Европа, мюсюлманите били склонни да позволят на чужденците да дойдат да търгуват с тях на тяхна територия. Издаването на разрешително за влизането на чужденец в страната било, както видяхме, подробно регламентирано и позволявало на християните-търговци да осъществяват дейността си на мюсюлманска земя. Ограниченията за мюсюлманските търговци, които ги спирали от пътувания извън мюсюлманския свят, изглежда, не важели за Византия. Не само в Константинопол, но и в Трапезунд и в редица други големи търговски центрове на империята откриваме многобройни и икономически активни мюсюлмански колонии, които по всяка вероятност са се състоели от сирийци.

Евреите от мюсюлманските страни играели основна роля в търговията, провеждана из обширния свят на исляма. Това се вижда от запазените документи

от Генизата на Кайро, най-ранните от които са от края на X в.[24] От IX в. насетне евреите играели голяма роля и в търговията на големи разстояния на франкската държава, като за начало на тази им дейност послужили привилегиите, дадени им от Людовик Благочестиви (813 – 840). В Западна Европа еврейските общности се заселвали най-често по продължение на главните търговски пътища и особено по р. Рейн. От споменаванията на евреи в различните грамоти на германските владетели се вижда, че те са били схващани най-вече като хора, които се занимават с търговия на големи разстояния[25].

Търговската дейност на евреите се простирала не само върху целия Европейски континент, но на практика осъществявала и връзката на европейците с източната търговска култура. Това ще видим, когато стане дума за т. нар. раданити, които пътували между Европа и Централна Азия, а дори и по-далече на изток[26]. Как се получило така, че през IX – X в. на евреите се паднало да осъществяват връзката между Западна и Централна Европа, от една страна, и Близкия изток, Централна Азия и дори Индия и Китай – от друга? В късната античност и ранното средновековие търговията на далечни разстояния в Средиземноморието била предимно в ръцете на хора от Леванта: сирийци, евреи и гърци. Арабските завоевания не прекъснали всички връзки между Източното и Западното Средиземноморие, но открили пред т. нар. Syri огромни азиатски пазари, към които тези търговци не закъснели да се ориентират. Както ще видим, през X в. "сирийците" – а това било събирателно название за всички левантийци – присъстват във Византия, най-вече в Константинопол и Трапезунд, но също така и в някои други градове на империята. По това време обаче "сирийците" вече не фигурират в големите пристанищни градове на Централното и Западното Средиземноморие, включително и в Неапол и Марсилия, където в предходната епоха те били особено активни[27].

По същото време, в периода IX –XI в., в Европа евреите засилили позициите си навсякъде, където съзрели някакви възможности за търговия. Те търгували със сол, вино, зърно, дрехи, роби и въобще с всичко, което едно откъснато от морето място можело да продаде или да купи. За някои селски, откъснати от морето райони на Европа пътуващият търговец-евреин бил единственият прозорец към света[28]. Запазените responsa от периода IX – XI в., в които

---

[24] S. D. Goitein. A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza. Vol. I. Berkeley–Los Angeles, 1967.

[25] P. Johanek. Merchants, Markets and Towns, p. 70.

[26] J. Jacobi. Die Radanyia. – Der Islam, 47 (1971), 252–264; M. Gil. The Radhanite Merchants and the Land of Radhan. – Journal of the Economic and Social History of the Orient 17 (1974), 299–328.

[27] Търговските контакти между Източното и Западното Средиземноморие през VI–VII в. се осъществявали от гърците и от т. нар. Syri. През късната античност търговски колонии на Syri и гърци откриваме дори в някогашната римска провинция Галия, и то не само в Марсилия, а и далече на север – по крайбрежието на Бретон. Вж. M. Tangheroni. Commercio e navigazione nel Medievo. Roma–Bari, 1996, 25–26.

[28] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 60–61.

евреи-търговци поставят на професионални юристи различни въпроси относно търговското право, свидетелстват за това, до каква степен тяхната търговска култура се е основавала на писаното слово[29]. Особено показателно в този смисъл е написаното от един юрист: "те осъществяваха дейността си чрез писма, които си пишеха един на друг. И при тях беше обичайно, щото ... писмата да имат същата обвързваща сила като думите."[30]

През периода X – началото на XI в. приносът на евреите в търговията на далечни разстояния достигнал своя апогей както в християнския, така и в по-голямата част от мюсюлманския свят. По този начин с посредничеството на евреите-търговци градската култура на исляма оказвала влияние на християнска Европа. От друга страна, евреите изнасяли от мюсюлманските градове стоки, а не форми на градски живот или институции. В това отношение през разглеждания от нас период нямало никакъв обмен между градския живот на християнска Западна Европа и на ислямския свят, дори и в онези случаи, когато християни-търговци били набрали опит чрез пребиваването си в земите на мюсюлманите.

Като стана дума за мюсюлманските градове, нека съвсем накратко да се спрем на тяхното управление и топография. Те били центрове на династична и религиозна власт, а управлението им – независимо от това, че ислямът от самото си възникване бил търговска цивилизация и търговците се радвали на висок социален престиж – било поверено на назначени от владетеля чиновници. Сред мюсюлманското градско население нямало елементи на самоуправление и в мюсюлманския град само немюсюлманите – евреите и преди всичко християните – се радвали на известно самоуправление.

Липсата на общност сред гражданите и социалната фрагментация на мюсюлманския град по религиозен, етнически и професионален принцип се отразявали и на неговата топография. Обикновено в него нямало правилна мрежа от улици, която да свързва различните му части. По-точно би било да се каже, че мюсюлманският град представлявал конгломерат от квартали, всеки от които бил достатъчен сам за себе си. Основна черта на топографията на един такъв квартал бил религиозният център – джамията за петъчни молитви и свързаното с нея училище – и разположеният най-често в непосредствена близост с джамията пазар на занаятчийски произведения. От друга страна, пазарите, където се осъществявала търговия на едро и където идвали търговците от далечни страни, заедно със странноприемниците, в които отсядали тези търговци, се намирали в покрайнините на града – в т. нар. рабат. Там обикновено се намирали и пазарите на селскостопански произведения, докарвани от непосредствената околност на града. Както ще видим, през X в. разрастването на рабатите на редица градове, намиращи се на важни сухопътни артерии, свидетелства за нарастването на ролята на търговията и сухопътните комуникации в тогаваш-

[29] S. B. Freehof. The Responsa Literature. Philadelphia, PA, 1955.
[30] A History of the Jewish People. Ed. H. H. Ben-Sasson. Cambridge, Mass., 1976, p. 398.

ния свят. На ролята на странноприемниците и в мюсюлманския, и в християнския свят ще бъде отделено специално внимание.

Разбира се, не всички градове в света на исляма достигнали богатството и блясъка на Багдад, Кордова, Кайруан и ал-Фустат. Както казахме обаче, в целия християнски свят имало само един-единствен град, който можел да си съперничи с мюсюлманските метрополиси, и това бил Константинопол. От него през X в. тръгвали важни търговски маршрути, по които византийските и източните стоки стигали до европейските пазари. В тази търговия важна посредническа роля играели търговците от италианските морски градове, които пътували не само до Константинопол, но и до Александрия и ал-Фустат.

Малко по-нататък ще разгледаме и факторите, които довели до разцвета на търговията в самата Византия и особено в нейната столица през периода от края на IX докъм 60те – 70те години на XI в. Тук трябва да отбележим обаче, че дори и през X в., когато Византия била в апогея на имперската си мощ, многобройните градове, пръснати из нейните провинции и особено тези на Балканите, едва ли са отговаряли на понятието "метрополис". По своята същност те били не толкова търговско-занаятчийски центрове, колкото центрове на потребление: следвайки наследената от античността традиция, те консумирали излишъците от селскостопанска продукция на собствения си хинтерланд, а обособена класа от икономически активни граждани започнала да се формира в тях едва от края на X или началото на XI в. нататък.

За разцвета на търговията и възраждането на комуникациите в Средиземноморския свят значение имал и фактът, че около началото на X в. Византия променила политиката си да осъществява контакти с чуждестранни търговци само на фиксирани търговски и митнически пунктове по границите си и започнала да допуска, макар и при твърде рестриктивен режим, чужди търговци и в столицата си. Тази "либерализация" на пропускателния режим спрямо чуждите търговци, която ще бъде разгледана по-подробно в хода на изложението, била продиктувана преди всичко от непрестанно нарастващите нужди от вносни стоки не само на елита, но и на гражданите на Константинопол, които се стремели да поддържат един сравнително висок жизнен стандарт. Източните стоки заемали централно място сред вносните стоки на константинополския пазар.

Когато се говори за възраждане на търговията и комуникациите в Средиземноморието през IX – XI в., непременно трябва да се изтъкне и икономическата инициатива на италианските градове. Независимо от ограниченията, които могат да се открият в нормативните документи от онова време, италианските морски градове засилили контактите си и с Византия, и с мюсюлманския свят. Както ще видим, в това отношение Амалфи отбелязал най-бързи успехи, докато успехите на Венеция настъпили по-бавно, но се оказали по-трайни. Пиза и Генуа се появили на сцената едва в края на хилядолетието.

Търговските контакти, които италианските търговци поддържали едновременно и с Византия, и с мюсюлманските страни, не само допринасяли за усилване на стокообмена между двата свята – християнския и мюсюлманския.

Приносът на италианските търговци се състоял и в това, че те осъществявали икономически и културни контакти между области, които били твърде отдалечени една от друга и често пъти нямали пряк излаз на море. Така например лагуната на Венеция заедно с устието на р. По и долината на р. Рона били главните пунктове, от които средиземноморската търговия можела да проникне във вътрешността на Европейския континент. Венеция се възползвала от географското си положение и както ще видим, се превърнала в главен посредник между Византия и Леванта, от една страна, и земите на север от Алпите – от друга. В крайна сметка това бил и един от факторите, които позволили на венецианците да вземат превес над главните си съперници – амалфитанците. Разбира се, за успехите на Венеция в сферата на търговията допринесли и други фактори – превръщането ѝ в главна сила в Адриатика, улесняването на нейния достъп до трансалпийските земи благодарение на установяването на властта на Отоните в Северна Италия, а също и това, че византийските императори започнали да дават привилегии на венецианските търговци в замяна на услугите, оказвани на империята от венецианския флот. Венеция от IX – XI в., с нейната нарастваща военна мощ, все по-амбициозни отвъдморски начинания и засилващи се позиции в Константинопол и Леванта ще бъде специален предмет на изследване в настоящия труд. Затова тук няма да се спираме в подробности на тези проблеми.

Павия, административната столица на т. нар. Regnum Italicum, което било част от империята на Каролингите и Отоните, била друг важен северноиталиански център на търговията на дълги разстояния. Тук се срещали търговци както от Венеция, така и от Южна Италия – Гаета, Амалфи и Салерно. Те донасяли подправки и луксозни стоки от Византия и Изтока, докато търговците от англосаксонските кралства докарвали коне, роби, вълна, лен и калай. Тези стоки били предназначени за задоволяване на вкусовете и нуждите на франкските магнати. Така Павия се превърнала както в тържище, където си давали среща търговци и богати купувачи, така и в средище на обмен между земите на север от Алпите и Средиземноморието. За разлика от Венеция, Павия нямала собствена търговска класа, а нейната роля като център на търговията на големи разстояния се дължала колкото на факта, че е административна столица, толкова и на географското ѝ положение в подстъпите на алпийските проходи, през които се стигало до важния търговски път, следващ течението на Рейн чак до неговото устие.

Съживяването на търговията на далечни разстояния и особено засилването на връзките между двете големи търговски зони – Средиземноморието и Централна и Северна Европа – дали тласък на по-нататъшното развитие както на икономиката и на градския живот в Северна Италия. Тези явления на свой ред допринесли за разцвета на търговията на средни и близки разстояния и на занаятите. А пък всички изброени фактори като цяло допринесли – в една или друга степен – за развитието на градските и квазиградските форми на живот и организация. Всъщност не само Regnum Italicum, но и всички посткаролинг-

ски кралства били засегнати от тези процеси. Успоредно с разрастването и специализацията в рамките на градовете (лат.: civitates), в техния аграрен хинтерланд започнали да се формират средища за търговски обмен, които добивали юридическия статут на mercatum (пазар). Тези средища със специален статут осигурявали защита и на самото тържище, и на пътуващите търговци, като в същото време били и място за уреждане на юридически спорове и сключване на сделки.

Процесът на основаване на тържища бил насърчаван от кралете и другите едри земевладелци – светски лица или големи абатства, които гарантирали юридическия статут на тържището и извличали данъчни облаги от пазарните такси и особено от таксите за преминаване през техните владения. Основаването на тържища било започнало още при първите Каролинги, но през X – XI в. този процес достигнал нов етап на развитие и бил използван за затвърждаване на властта на местните феодали в регионите, където се развивал средновековният град, а именно във Франция, Италия и Германия.

В Италия – като наследство от античността – градовете били разположени доста по-нагъсто, отколкото където и да било в трансалпийските области и дори в германските земи на запад от Рейн. На Апенинския полуостров разстоянията между градовете, които били и епископски седалища, били малки – средно от 15 до 50 км. По тази причина в Италия – за разлика от Франция например – в областите между градовете, които били центрове на епархии, не се образували допълнителни, квазиградски поселения, а напротив – градският живот бил съсредоточен точно там, където се намирало и седалището на епископа. Освен това, за разлика от градовете в някогашната римска провинция Галия, италианските градове не били пострадали толкова сериозно от германските нашествия през късната античност и тяхната територия не се била свила толкова много. От друга страна обаче, те едва ли можели да се сравняват с градовете във Византия, да не говорим пък за огромните метрополиси в света на исляма.

Сред италианските градове самият Рим не играел активна икономическа роля. След късната античност в продължение на няколко столетия той си оставал един аграрен град, с обработваеми площи, които били разположени върху част от територията на античния метрополис. В най-добрия случай Рим от IX – XI в. би могъл да се окачествти като център на потребление. Луксозните стоки, докарвани от търговците на далечни разстояния и най-вече от амалфитанците, задоволявали вкусовете на папите и висшето духовенство, служели за украса на църкви и манастири или били купувани от богати пилигрими. От края на IX в. обаче Папството изпаднало в безпрецедентна по характера си криза, която съответствала на общия упадък на града, разкъсван от борбите на римския нобилитет. Или, както казва Р. Краутхаймер, през X в. и Папството, и градът достигнали своя надир[31].

---

[31] R. Krautheimer. Three Christian Capitals: Topography and Politics. Los Angeles–Berkeley, 1983, p. 145.

С други думи, на Апенините центровете на обновление в градския живот се намирали на север – в днешните области Тоскана и Ломбардия. Просперитетът на тези civitates се основавал на плодородието на земите в долината на р. По и притоците ѝ. Но местните едри земевладелци, за разлика от тези в Галия, никога не били напускали градовете, така че в Северна Италия градът и неговият аграрен хинтерланд си оставали тясно свързани помежду си. Дори и зад стените си северноиталианският град запазвал олигархическата си структура: макар и епископът да бил най-важната фигура и неговите правомощия да били допълнително увеличени чрез Отоновите разпоредби, той не бил едноличен управител на града, а трябвало да дели властта с други групи от градското население, сред което водеща роля играел нобилитетът[32].

За нас по-важно е да отбележим, че икономическият център на тези северноиталиански градове бил постоянният пазар, разположен на тяхна територия и оборудван със сергии, които много често били собственост на църковни институции. Именно на тези градски пазари занаятчиите и търговците най-тясно съчетавали дейността си. Развитието на занаятите в рамките на града се превърнало в почти толкова важен фактор за неговата икономическа мощ, колкото и развитието на търговията. Това най-добре проличава от случая с Милано: към края на X в. градът се замогнал икономически поради това, че развитието на занаятите и най-вече на железарството се съчетало с превръщането му във важен център на търговията на далечни разстояния. В своята "История на Медиоланум", писана през 20те г. на XI в., Ландулф Стари нарича наскоро починалия милански архиепископ Ариберт "защитник на търговците" (лат.: mercatorum protector)[33]. Архиепископът бил в състояние да гарантира сигурността на търговците при преминаването им през близките планински проходи, с което пък още веднъж се илюстрира значението на този маршрут за средиземноморската търговия със земите отвъд Алпите.

Но докато проходите на Източните Алпи били активно използвани от търговските керван, проходите в Западните Алпи си оставали крайно опасни за пътуване. Те продължавали да бъдат обект на чести нападения от страна на сарацините, установили се в 891 г. във Фраксинетум на провансалския бряг. Грабителските набези по суша и море на арабите от провансалското крайбрежие обясняват донякъде и защо Пиза и Генуа се появили по-късно на сцената, въпреки че и едната, и другата разполагала с чудесни пристанища.

Когато говорим за възраждането на търговията през X в. в Европа, необходимо е да се спрем накратко и на пазарите в селските райони – т. нар. mercati, за които вече споменахме. От средата на столетието нататък владетелите в Западна Европа издавали кралски дипломи, с които се учредявали такива пазари.

---

[32] R. Pauler. Das Regnum Italiae in ottonischer Zeit. Markgrafen, Grafen und Bischöfe als politische Kräfte [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom, Bd. 54]. Tübingen, 1982. Срв. N. D'Acunto. Nostrum Italicum Regnum. Aspetti della politica italiana di Ottone III. Milano, 2002.

[33] J. W. Busch. Landulfi senioris Historia Mediolanensis. Überlieferung, Datierung und Intention. – Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters, Bd. 45 (1989), 1–30.

Епископите, а също така и отделни манастири или аристократи притежавали "селски пазари", като кралят им отстъпвал правото да събират таксите върху всички сделки, сключени в замъците, селата или пазарите в рамките на дадена територия. Така, през X в. развитието на търговията и разрастването на пазарите се свързали с процеса на строеж на замъци и укрепени населени места – процес, който в Италия е наречен incastellamento, но който на практика протекъл, под една или друга форма, в цяла Европа и Византия. За значението, което укрепването на градовете имало за развитието на търговията и особено на търговията по суша, ще говорим по-подробно, когато разглеждаме проблемите на сухопътните комуникации.

Като цяло е доста трудно да се проследят корените на италианската търговска класа. Някои от търговците, изглежда, са били свободни граждани, докато други са търгували от името на местния епископ, който пък гарантирал безопасността им по време на пътуване. Понякога избухвали спорове между епископите на северноиталианските градове и търговците относно правото за ползване на пристанище, таксите за преминаване на кораби, правото на гражданите да участват в определянето на еталон при сеченето на монети и пр., като дори се стигало до сблъсъци и прояви на насилие. Така или иначе тези епизодични конфликти не се отразили на благоденствието на градовете в Северна Италия и към началото на XI в. тя вече била станала най-напредналият в икономическо отношение регион на Европа[34].

Запазените документи свидетелстват, че на практика още през IX – X в. търговците принадлежали към най-важните групи граждани в италианските градове. От по-нататъшното ни изложение ще стане ясно, че в Амалфи и Гаета например още през IX в. се формирала силна местна търговска класа, която впоследствие започнала да участва в управлението и да придобива благороднически титли, докато накрая иззела политическата власт в своите дукства. Обратно на това, във Венеция самите благородници се занимавали с търговия: например още в 829 г. венецианският дож Джустиниано Партечипацо споменава като част от своето имущество и това, че бил вложил в отвъдморски търговски начинания огромна за времето си сума – 1 200 литри сребро[35]. През X в. един чиновник от Павия – административната столица на Северноиталианското кралство – описал начина на живот на венецианците така: "тези хора нито орат, нито сеят, нито жънат… Те идват със стоката си и купуват жито и вино от всеки пазар."[36] През първите десетилетия на XI в. венецианците вече били наложили господството си над редица пристанища в северната част на Адриатика, но както ще видим, те не направили никакъв опит да основат континентална империя, която би пренасочила интересите им от отвъдморската търговия към селското стопанство.

---

[34] P. Johanek. Merchants, Markets and Towns, p. 79.
[35] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, p. 63.
[36] Пак там, 63–64.

Подобно на Венеция, и в Амалфи просперитетът на дукството се дължал преди всичко на активния обмен на стоки между Изтока и Запада, осъществяван от неговите търговци. За разлика от венецианците обаче, представителите на амалфитанския елит се явяват в документите и като собственици на земя и мелници. (Същото може да се каже и за елита на Гаета.) В политическо отношение, ако Венеция често се оказвала притисната между две империи – византийската и германската, Амалфи трябвало непрекъснато да брани независимостта си в борба с по-силни съседи – дукство Неапол и княжество Салерно, да не говорим за присъствието на сарацините в тази част на Тиренско море.

Характерна черта за много от италианските градове през разглеждания период било това, че търговията предоставяла поле за изява както на представители на аристокрацията, така и на представители на простолюдието. Веднъж замогнали се от търговия, и едните, и другите се впускали в занимания с политика. Така например през XI в. двете най-видни фамилии, които се борели за контрол над Рим, докато папите и германските императори се занимавали с т. нар. въпрос за инвеститурата, били фамилиите Пиерлеоне и Франджипане: едните водели произхода си от евреин-лихвар, а другите – от християнин-занаятчия. В действителност, както отбелязва Р. Лопес, в оскъдните документи от X и XI в. е трудно да се направи разграничение между двете групи хора: от една страна, търговците, които с натрупаните от търговия печалби били закупили недвижима собственост и впоследствие започнали да се наричат "благородния", "преблагородния" или "достопочтения"; и от друга страна, благородниците, които били продали имената си, за да инвестират в търговия, и които се били оженили за дъщери на търговци. През XII в. и едните, и другите вече принадлежали към общата категория "магнати", докато останалите хора се наричали със събирателното име popolo (ит.: народ, простолюдие)[37]. Едновременно с това през XII в. италианските комуни представлявали правителства на търговците, от търговците и за търговците – идеална платформа за наближаващата търговска революция[38].

Но да се върнем на градския живот и пазарите от нашия период. Няма да се спирам в подробности на възникването на градовете през X в. в земите на бившата франкска държава оттатък Алпите – в Отонова Германия, във Франция и Лотарингия, тъй като тези въпроси нямат пряко отношение към темата на нашето изследване. Ще отбележа все пак, че независимо под какви форми се развивал градският живот в тези страни, създадените търговски връзки между двете зони, средиземноморската и централно- и северноевропейската, допринесли за активизирането на важни търговски маршрути. Една част от споменатите маршрути минавали през проходите на Алпите, като за разглеждания период това били предимно проходите Мон-Сени, Бренер, Септимер и Сен Бернар[39], а други

[37] Пак там, с. 67.

[38] Пак там, с. 70.

[39] Относно ролята на алпийските проходи в развитието на трансконтиненталната търговия вж. J. E. Tyler. The Alpine Passes in the Middle Ages, 962–1250. Oxford, 1890; P. H. Scheffel. Verkehrsgeschichte der Alpen. 2 vols. Berlin, 1908–1913.

следвали поречията на големите реки. В Германия по продължение на най-активно използваните маршрути през IX – X в. възникнали важни търговски центрове: Регенсбург бил най-важният търговски център по Дунавския маршрут, Ерфурт – по Тюрингския, а Магдебург – по маршрута, който пресичал р. Елба и водел към земите на източните славяни.

През по-голямата част от X в. Франция оставала изолирана от средиземноморската търговия, тъй като пътят, който минавал през устието на р. Рона за вътрешността на страната, бил подложен на непрекъснати сарацински нападения. Транзитната търговия, която евреите или търговците от Вердюн осъществявали с мюсюлманска Испания, не успявала да компенсира нарушените търговски връзки на Франция със Средиземноморието, от една страна, и със Северна Европа, от друга. Освен това, през X в. Франция твърде бавно се съвземала от разрушителните набези на норманите, които били особено интензивни в периода от 80те години на IX в. до основаването на дукство Нормандия в 911 г. Не на последно място по значение бил и фактът, че начело на страната не стоели и такива силни владетели, каквито били Отоните в съседна Германия. В крайна сметка, едва през втората половина на XI в. Франция се включила пълноценно в търговията на далечни разстояния в Средиземно море и на Европейския континент.

От друга страна, т. нар. Саксонска династия в Германия се оказала особено активна в провеждането на търговска политика и това се вижда от нейните кралски дипломи. Целта на тези дипломи била държавата да се изпълни с тържища, на които да се извършва добре регламентиран от юридическа гледна точка стокообмен. В дипломите ясно е обоснована и необходимостта да се основат тържища в определени области. Самите крале имали такива пазари в своите резиденции и в кралските си имения, в градовете (civitates) и другаде. Освен това, още от времето на Отон I (936 – 973) короната започнала все почесто да отстъпва, напълно или отчасти, на други феодали доходите от тези пазари, или самите пазари, или правото да се строят пазари.

Независимо от всичко обаче, при Отоните държавата продължавала да се смята за главен регулатор в сферата на търговията: например тя забранявала да се строят нови пазари в определени области, за да защити територията на вече съществуващите там пазари. Особено ясно се вижда регулаторната функция на държавата при опита ѝ да гарантира спазването на единни законови принципи за функционирането на пазарите и плащането на митата. Така например в кралските грамоти се говори за "закон на търговците", който важал за всички градове, на които било дадено правото да си построят постоянни пазари. Чрез това унифицирано законодателство била запазена целостта на обширната мрежа от тържища, притежавани от различни феодали и диференцирани според големината и отдалечеността си от главните търговски пътища.

Освен чрез споменатите мерки, търговията в германските земи била и пряко насърчавана посредством даването на привилегии на самите търговци. Тези хора понякога живеели вътре в градовете, но по-често – извън градските

стени, а също така и в близост до кралските или аристократичните имения и големите манастири. Съвместното заселване на групи от търговци извън градовете в крайна сметка стимулирало процеса на създаването на търговски корпорации, които по-сетне започнали да искат и да получават корпоративни привилегии. От тази практика активно се възползвали и еврейските търговски общини в Германия.

За разглеждания от нас период търговци от земите на "франките" не се откриват нито в Константинопол, нито в Леванта. Поне що се отнася до византийската столица, ролята на посредници между нея и германските земи играели венецианците. Спряхме се малко по-подробно на пазарите в Отонова Германия обаче, защото именно добре регламентираният с грамотите на тримата Отоновци достъп до тях гарантирал на венецианските търговци онази роля на незаменими посредници, която впоследствие им осигурила редица преимущества и в търговията с Леванта. И ако Германия успяла да се превърне в голям консуматор на византийски и източни стоки, заслуга в това отношение имали преди всичко венецианците[40].

Накрая трябва да кажем няколко думи и за развитието на търговията от двете страни на Балтийско море, тъй като чрез викингите крайбрежието на Северна Европа се оказало свързано с мрежата от маршрути, по които вървяла търговията на далечни разстояния на два континента – Европа и Азия. Един от маршрутите на скандинавските търговци пресичал Балтийско море и като следвал теченията на Днепър или Волга, накрая стигал до Византия или до мюсюлманските страни в Централна и Западна Азия. Друг балтийски търговски маршрут имал на Европейския континент няколко продължения, които минавали съответно през устията на реките Рейн, Мьоза и Шелда: така по него се стигало от Скандинавия и Прибалтика до Германия и Лотарингия[41].

По продължение на маршрута, който от Балтийско море вървял на юг, следвайки теченията на големите руски реки, възникнала цяла поредица от тържища, повечето от които по-късно прераснали в градове. Така например през X в. най-важните центрове на варяжката търговия в Русия били Старая Ладога на р. Волхов и Гньоздово (предшественикът на Смоленск) на р. Днепър. Старая Ладога можела да бъде достигната с кораб през Финския залив и устието на р. Нева, а пък от нея на юг се отваряли търговските пътища както към Днепър, така и към Волга. Вторият маршрут, т. е. този, който от Балтийско море се насочвал към Волга, имал и по-пряк вариант – през р. Двина. В хода на X в. Городище на р. Волхов било заменено от намиращия се малко пò на юг Новгород. Пак през X в. като значим търговски център се замогнал и Киев на Днепър. На всички изброени места имало варяги (или викинги): те играели решаваща роля за развитието на търговията на далечни разстояния. Нещо повече, археологичес-

[40] G. Rösch. Handels- und verkehrpolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom, Bd. 53]. Tübingen, 1982.

[41] P. H. Sawyer. The Age of the Vikings. London, 1962.

ките проучвания показват, че в сравнение с предходното столетие през X в. има значително увеличаване на площта на варяжките емпории по бреговете на Балтийско море и по продължение на важните търговски маршрути в Русия. Това несъмнено говори за разрастване на търговията на викингите от Скандинавия и Русия през десетото столетие.

Търговията на викингите обаче вървяла не само в посока юг и югоизток, но и в посока запад и северозапад: Балтийско, Северно и Ирландско море заедно биха могли да се опишат като "Скандинавско море", а Дъблин бил най-големият емпориум на викингите на Британските острови[42]. За развитието на градския живот и търговията на Британските острови обаче няма да говорим по разбираеми причини. Достатъчно е да споменем, че още през ранното средновековие не само викингите, но и англосаксонска Англия играели важна роля в търговията в Северно море – факт, който се оказал от решаващо значение за развитието на търговията на Европейския континент през X в. Казано най-общо, наличието на укрепени тържища и съществуващата йерархия в статута на различните градове и пазари оприличават англосаксонска Англия от X в. на нейната отвъдморска съседка – Отонова Германия[43]. Интересно е да се отбележи и това, че в англосаксонските грамоти от X в. се споменават стоки от очевиден византийски или източен произход, които английските търговци вероятно са придобивали на тържището в Павия, което те редовно посещавали. Става дума за пурпурна боя и висококачествени коприни, луксозни дрехи и екзотични подправки, вино, зехтин, слонова кост, позлатен бронз, стъкло и др.[44] Или казано накратко, през X в. англосаксонска Англия не била изолирана от континенталната търговия на далечни разстояния, а нейният елит се бил превърнал в потребител на луксозни и екзотични стоки от Византия и Изтока.

Тук няма да навлизаме в подробности около това, какви стоки са съставлявали основното перо в търговията на близки разстояния и какви – в търговията на средни и далечни разстояния на Европейския континент през IX и X в. Но както вече споменахме, основно перо в износа за Близкия изток и Северна Африка на европейските търговци – викинги, италианци, евреи или други – били робите, тъй като в света на исляма имало непрестанно търсене на този вид "стока"[45]. Суровините – пчелен мед, кожи, дървен материал, а също така металите и оръжието представлявали друго важно перо в европейския износ за мюсюлманските страни. Основно перо във вноса от Изтока и Византия пък били предметите на лукса и подправките, за които имало все по-голямо търсене в западните и северните части на Европа. Няма да се спираме и на въпроса за постепенното "сгъстяване" на мрежата от тържища на континента, особено в

[42] A. R. Lewis. The Northern Seas: Shipping and Commerce, A. D. 300–1100. Princeton, N. J., 1958.

[43] M. Biddle. Towns. – In: The Archaeology of Anglo-Saxon England. Ed. D. M. Wilson. London, 1976, 99–150.

[44] P. Johanek. Merchants, Markets and Towns, 87, 89–90.

[45] C. Verlinden. L'esclavage dans l'Europe médiévale. Vol. I. Bruges, 1955.

северните и североизточните му части. Достатъчно е да кажем, че възникналите през IX и получилите по-нататъшно развитие през X в. северноевропейски тържища положили основите на късносредновековната търговия в тази част на Европейския континент, в която определяща роля щели да играят градовете от Ханзата.

Да се върнем обаче на Южна и Западна Европа, понеже развитието на тамошните градове и тържища има пряко отношение към темата на настоящото изследване. В тази част на континента основните черти на средновековния град – колкото в социален и юридически аспект, толкова и по отношение на неговата топография и визуално представяне – се формирали още през епохата на Каролингите. В Европа на Каролингите, т. е. в Северна Италия и в източно- и западнофранкското кралство от IX и първите десетилетия на X в., в градовете (civitates) и поселенията от квазиградски тип възникнала една обособена класа от търговци на далечни разстояния, чието влияние непрекъснато се засилвало в хода на десетото столетие. Постепенно тези търговци започнали да формират гилдии, т. е. професионални сдружения, и да се заселват в близост до постоянните пазари. Във връзка с тези поселения били издадени и първите регулаторни документи, които – както видяхме – от името на краля гарантирали сигурността и функционирането на местните тържища.

2. Парично обръщение и наченки на кредитиране

Развитието на търговията зависело и от това, какво е съотношението между т. нар. натурален обмен, от една страна, и използването на пари – от друга страна, през съответния период. Още през 20те – 30те години на XX в. А. Пирен обръща внимание на факта, че не бива да се абсолютизира ролята на т. нар. Naturalwirtschaft – термин, въведен в употреба от германските икономисти през XIX в. Всъщност голямо влияние върху историографията на късния XIX и първите десетилетия на XX в. е оказала теорията за трите фази в развитието на търговията: първата фаза съответствала на споменатото вече натурално стопанство (Naturalwirtschaft), втората – на паричното (Geldwirtschaft), а третата – на стопанството, основаващо се на ползването на кредити (Kreditwirtschaft). Макар ранното средновековие обикновено да се описва като период на натуралното стопанство, това – според А. Пирен – би трябвало да се разбира в смисъл, че по онова време ролята на парите в търговския обмен е била сведена до минимум, а не , че парите са били изцяло излезли от употреба[46]. Или както изтъква А. Допш, по отношение на средновековието би могло да се говори за паралелно съществуване, макар и в различни съотношения през различните периоди, на натуралния обмен и на монетарната икономика[47].

[46] H. Pirenne. Economic History of Medieval Europe. New York, 1937, 102–103.
[47] A. Dopsch. Naturalwirtschaft in der Weltgeschichte. Wien, 1930.

Бартерната търговия, или натуралната размяна, винаги е съществувала, но – както посочва и А. Пирен – никога не е изземвала напълно функцията на парите. В Западна Европа изворите за периода IX – XII в. недвусмислено доказват това: в тях всички цени неизменно са дадени в пари, а чрез капитулариите от времето на Каролингите насетне наред с правото да има пазар на съответния господар се давало и правото да сече монети. По време на глад големите абатства пък доставяли необходимите за населението храни, като плащали за това с пари в брой, а по време на голямо изобилие те продавали излишъците си от храни за пари, а не ги разменяли срещу други продукти[48].

Във Византия монетната циркулация винаги е играела определяща роля при търговския обмен както вътре в страната, така и в международен план. Послабо изяснен остава въпросът за характера на търговията във вътрешността на Балканите. Предполага се, че на полуострова – от Адриатика до Черно море – тя е била бартерна[49], докато в търговията на българите с Византия разплащанията са се извършвали с пари, във византийска валута. За търговията на българите с империята и пътуванията на българските търговци до тържищата в Константинопол и Солун ще стане дума по-нататък.

Необходимо е да се спрем накратко и на трите зони на монетна циркулация, които се срещали в Средиземноморието и прилежащите му области, тъй като този проблем има пряко отношение към темата за развитието на търговията и градския живот не само в областите с излаз на Средиземно море, но и в тези от вътрешността на континента. И така, във Византия, както и в Сирия и в мюсюлманска Северна Африка преобладавало златото, макар там да се сечели и сребърни и медни монети. Но докато византийската номизма преживяла криза в началото на X в., северноафриканският мюсюлмански свят успял да се сдобие с нови източници на злато от земите, намиращи се на юг от Сахара. Общо взето, зоната, в която еталон било златото, се характеризирала с високо диференцирана монетарна система.

В науката преобладава мнението, че във Византия монетарната диференциация е била наложена от съображения, свързани по-скоро с интересите на фиска, отколкото с търговията. Както посочва М. Хенди, "монетосеченето било по същността си фискален феномен: монетите се произвеждали и разпространявали, за да послужат на държавата като стандартен посредник, с помощта на който тя да събира данъци и да разпределя обществените харчове. Би било абсурдно да се каже, че монетите не се разпространявали свободно и не изпълнявали посредническа функция при частния обмен. Но това била не главната, а вторичната им функция."[50]

---

[48] H. Pirenne. Economic History of Medieval Europe, 103–104.

[49] J. Ferluga. Mercati e mercanti fra Mar Nero e Adriatico: Il commercio nei Balcani dal VII all'XI secolo. – In: Mercati e mercanti nell'alto medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea [Settimane di studio del CISAM 40]. Spoleto, 1993, 443–489.

[50] M. Hendy. The Economy, Fiscal Administration and Coinage in Byzantium. Northampton, 1989, p. 10.

Задено с това, както изтъква Ф. Грирсън, във Византия промените в монетосеченето са били отражение на – и отчасти резултат от – съвременните финансови и икономически условия в империята. Въз основа на тези промени биха могли да се различат пет фази в историята на византийското монетосечене. Хронологическите рамки на настоящото изследване донякъде съвпадат с т. нар. втора фаза, или втори период, който – според Ф. Грирсън – обхваща времето от VIII до края на XI в. Този период се характеризира с опростяване на модела на монетосечене, който сега бил сведен до три деноминации, по една от всеки метал: златна номизма, сребърен милиаресий, меден фолис. През този период се наблюдавало и общо свиване на монетарните обществени ресурси и на частния обмен – процес, който продължил докъм средата на X в. След това започнало увеличаване на населението и на ресурсите на империята, като този процес продължил докъм началото на XIII в. През цялото това време златната номизма запазвала своята стабилност и високия си международен престиж, въпреки че в средата на XI в. временно било намалено съдържанието на ценен метал в нея[51].

Но да се върнем на зоните на монетна циркулация в средновековния Средиземноморски свят и прилежащите му области. Наред със зоната, която в общи линии обхващала източната и южната част на Средиземноморието и в която еталон за монетосечене било златото, имало и друга зона – тази на монетите, сечени само от сребро. Нейната територия покривала владенията на Каролингите, англосаксонските кралства и мюсюлманска Испания. Ал-Андалус, както мюсюлманите наричали своята част от Иберийския полуостров, била извършила прехода си от злато към сребро още през VIII в. Третата зона, разположена далече на север, покривала двата бряга на Балтийско море и непосредствения им хинтерланд. В тази зона обаче се откриват не само сребърни монети, но и кюлчета сребро, което кара учените да предполагат, че не монетите, а теглото на ценния метал е служело за разплащателна единица. В находищата от монети, намерени в тази зона, докъм 60те – 70те години на X в. преобладават сребърните монети от Трансоксания в Централна Азия. Тамошните монетни дворове ползвали сребро, добито от местните сребърни рудници. Нещо повече, централноазиатските сребърни дирхеми стигали и до земите на франките. Така например Ибрахим ибн Якуб, пратеник на кордовския халиф Абд ар-Рахман III до германския император, съобщава, че през 60те години на X в. в Майнц видял монети, сечени в Самарканд[52]. Тези дирхеми малко по-късно изчезнали от Северна Европа, а в Прибалтика започнали да преобладават монетите, сечени в германските и англосаксонските монетни дворове. Промяната се дължала колкото на започналата експлоатация на сребърните рудници в планината Харц, толкова и на икономическото засилване и активната търговия на империята на Отоните и на англосаксонска Англия.

---

[51] Ph. Grierson. Byzantine Coinage. Washington, D. C., 1999, 3–8.

[52] G. Jacob. Arabische Berichte von Gesandten an germanischen Fürstenhöfe aus dem 9. und 10. Jahrhundert [Quelle zur deutschen Volkskunde. Hft. 1]. Berlin–Leipzig, 1927, S. 31.

С други думи, през X в. на Европейския континент се наблюдавала известна градация във формите на търговия и стокообмен. На север от Алпите и от Пиренеите и особено по крайбрежията на Балтийско море преобладавали по-простите и недиференцирани форми, но дори и в тези части на Европа употребата на ценен метал под формата на монети се засилила в хода на десетото столетие. Докато, от една страна, разплащанията в натура ставали все по-редки, от друга страна, употребата на пари ставала все по-интензивна.

Във връзка с формите на разплащане възниква и въпросът за кредитирането на търговските начинания – нещо, което само по себе си било новост за западноевропейците. Разбира се, в християнския свят кредити винаги са се отпускали. Това обаче били безлихвени, потребителски кредити, отпускането им било свързано с някаква неотложна нужда – например борба с последиците от природно бедствие, масов глад или мор, а най-големият кредитор била църквата. В Западна Европа наченките на т. нар. търговски заем се появили през XI в., но на практика той започнал да набира скорост едва от средата на XIII в. нататък[53]. През втората половина на XII в. западноевропейските градове започнали да отварят малки училища, в които децата на търговците можели да се обучават на елементарна грамотност, подготвяйки се за бъдещата си кариера в сферата на търговията[54].

От друга страна, разпоредби, регулиращи кредитирането, откриваме във византийското законодателство още през X в. Както ще видим, Византия първа узаконила отпускането на кредити с лихвен процент, и то още в началото на десетото столетие. И все пак до самия край на средновековието християнският свят оставал разкъсван от противоречието между, от една страна, моралното осъждане на лихварството от страна на църквата и, от друга страна, нарастващите потребности на бизнеса от търговски кредити. Подобни морални противоречия съществували и в света на исляма, тъй като учението на Мохамед също осъждало лихварството.

Накрая възниква и въпросът за това, дали огромното разнообразие от валути в тогавашния свят не издигало пречки пред търговията, а и пред пътуванията на далечни разстояния. В случаите, когато търговският обмен се осъществявал в рамките на местните пазари, хората се задоволявали с монетите, които били в обръщение в съответната област. Когато обаче ставало дума за търговия на големи разстояния, парите "пътували" надалече заедно с търговците. На един панаир например си давали среща монети, сечени в близки и далечни страни, като по този начин панаирите се оказали ефикасно средство за разпространение на валути. "Пътуването" на монетите, както ще видим, е ценен извор и за изследването на комуникациите в определена епоха, тъй като една монета, намерена в земята или на морското дъно, дава сведения за това, къде е била сечена и за това докъде е стигнал нейният притежател, преди да я изгуби.

---

[53] H. Pirenne. Economic History of Medieval Europe, 116–120.

[54] Пак там, с. 122.

Въпросът за изворите, от които черпим сведения за възраждането на търговията – и заедно с нея – на комуникациите през X и XI в., е сам по себе си твърде интересен. Преди да пристъпим към него обаче, необходимо е да се спрем малко по-подробно на факторите, които съдействали на или – напротив – възпрепятствали развитието на търговията в самата Византия и които имали пряко отношение към пътуванията до нея и пребиваването в нейната столица с търговска цел.

3. Фактори за разцвета на търговията във Византия през IX – X в.

Деветото и десетото столетие станали свидетели на възраждането на Византия, която след период на продължителна криза и териториални загуби успяла да премине в настъпление срещу немалобройните си врагове. През по-голямата част от IX в. този процес бил относително бавен и изпълнен с обрати, но към края на века постиженията на империята вече изглеждали трайни и необратими. Започналото при Василий I (867 – 886) отвоюване на някогашни римски територии достигнало кулминацията си благодарение на успешните военни кампании на Никифор II Фока (963 – 969), Йоан Цимисхий (969 – 976) и Василий II (976 – 1025).

Този обрат в съдбините на империята съвпаднал с икономически подем, тъй като военните успехи и политическата стабилизация на страната се отразили пряко и върху нейния стопански живот. Така например в резултат от по-голямата вътрешна сигурност се увеличила селскостопанската продукция, а това довело до по-добра събираемост на данъците и в крайна сметка – до разцвет на вътрешната търговия. През X в. изтласкването на арабите от ред егейски острови и разправата със сарацинските пирати в някои части на Средиземноморието създали условия за възраждането и на морската търговия на християнските народи. Едновременно с това новите територии, включени в състава на империята, били не само източник на данъчни постъпления в хазната, но и доставчик на суровини и производител на стоки, а също така и част от един разширен вътрешен пазар[55]. Изброените промени създавали предпоставки за увеличаване на търговския обмен както вътре във Византия, така и на международните пазари. Както видяхме, немаловажна роля за процъфтяването на търговията на далечни разстояния изиграли и някои промени в живота на Западна Европа, които довели до възраждането на търговските контакти на тази част от континента с Изтока и с Византия.

За съживяването на търговията както във вътрешен, така и в международен план без съмнение роля изиграл и самият Константинопол. Това бил огромен за времето си град, истински мегалополис, в който търговията никога не замирала напълно. Освен че имал значително население, в него имало и военни поделения, и многобройно духовенство, и сенатска аристокрация с големи дома-

[55] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, 714–715.

кинства, да не говорим пък за императорския двор с многохилядната му прислуга. Затова Константинопол бил голям консуматор не само на храни[56] и стоки от първа необходимост, но и на предмети на лукса. За разлика обаче от съвременния му Рим, Константинопол от IX – X в. бил не само потребител на стоки, но и огромно тържище – най-голямото тържище на Византия и един от най-големите пазари на Източното Средиземноморие, а също така и важна военноморска база. Тези фактори без съмнение превърнали Константинопол в основна дестинация на пътуванията с търговска цел в Средиземноморието и прилежащите му области. Търговци от близки и далечни страни пренасяли стоките си на дълги разстояния по суша и море, за да ги продадат в имперската столица.

Империята от своя страна полагала големи усилия от военен и дипломатически характер, за да държи отворени за търговия главните пътища, водещи към нейна територия[57]. При необходимост пътуванията се пренасочвали по алтернативни маршрути. Така дори в периоди на криза или война в Константинопол продължавали да пристигат най-разнообразни стоки: зърно и други храни от хинтерланда на столицата; суровини от провинциите на империята или от съседните ѝ български земи[58]; а също и луксозни стоки, като например екзотичните кожи, внасяни от търговците-роси, и килимите, брокатите и подправките, докарвани от Изтока.

Разширените търговски контакти в Средиземноморието неизбежно водели и до задълбочаване на културните контакти между хора от различен етнически произход и верска принадлежност. Пазарът и странноприемницата били местата, където се обменяла информация, и то не само във връзка с пътуването, транзитните такси и митата, но и по всякакви други въпроси. През средновизантийския период за обикновения цариградчанин чужденецът търговец ще да е бил толкова обичайна гледка, колкото – да кажем – и чужденецът наемник в императорската гвардия или чужденецът евнух на служба в двореца. Друг е

---

[56] За ролята на държавата в осигуряването на зърно за населението и армията вж. N. Oikonomides.The Role of the Byzantine State in the Economy. – EHB, vol. III, 982–983. Срв. J. L. Teall. The Grain Supply of the Byzantine Empire, 330–1025. – DOP 13 (1959), 89–139. Вж. и A. E. Laiou. Byzantium and the Commercial Revolution. – In: Europa medievale e mondo bizantino. Contatti effettivi e possibilità di studi comparati (Tavola rotonda del XVIII Congresso del CISH– Montréal, 29 agosto 1995). A cura di G. Arnaldi e G. Cavallo. Roma, 1997, 239–253, вж. по-спец. 250–251.

[57] Вж. напр. мерките от дипломатически и военен характер, които Византия предприела, за да не допусне затварянето на пътищата в Кавказкия регион и отвъд него, вкл. и т. нар. Път на коприната: D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth. Eastern Europe 500–1453. Crestwood, N.Y., 1982, 49–53. За наследената от Рим пътна мрежа и поддържането ѝ през ранно- и средновизантийския период вж. A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 57–90.

[58] Един от най-големите доставчици на храни за столицата бил нейният хинтерланд: вж. P. Magdalino. The Grain Supply of Constantinople, Ninth–Twelfth Centuries. – In: Constantinople and Its Hinterland. Papers from the 27th Spring Symposium of Byzantine Studies, Oxford, April 1993. Ed. by C. Mango and G. Dagron. Aldershot, 1995, 34–47. За доставките на зърно и храни от Западното Черноморие в Константинопол вж. A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 702 sq. Вж. и J. L. Teall. The Grain Supply, 117–128.

въпросът, че и за елита, и за простолюдието на Константинопол "чужденец", изглежда, е било твърде разтегливо понятие: то включвало всички онези, които били "от извън Рим" (гр.: hoi exo Rhomes) – жителите на околните села, приходящите от близката или далечната провинция и представителите на т. нар. ethne, т. е. на чуждите народи[59].

През X в. Константиновият град станал още по-космополитен благодарение на възраждането на градския живот в империята, а – както видяхме – и на Европейския континент като цяло. Сред факторите, допринесли за разцвета на градския живот във Византия, важно място заемала законодателната дейност на първите македонски императори, Василий I и синът му Лъв VI (886 – 912). Разбира се, от особена важност били законите, които регулирали икономиката в главния град на империята – Константинопол[60]. Така например с две свои новели Лъв VI формално анулирал т. нар. curiae и curiales[61], т. е. институциите на късноантичното градско самоуправление, които де факто били изчезнали доста преди това. Нещо повече, публикуваният по негово време законодателен свод Василики съдържа ред постулати, които превърнали градската префектура на Константинопол в проводник на решенията на централната власт: както корпорациите на занаятчиите и търговците, така и гражданството и демите в столицата били поставени под контрола на епарха, който пък бил пряко подчинен на василевса[62].

От друга страна обаче, макар още в ранна Византия централната власт да започнала да се засилва за сметка на местното самоуправление, и през средновизантийския период Константинопол, подобно на някогашната имперска столица Рим, имал собствена префектура. Именно службата на градския префект била тази, която – с редки изключения – контролирала престоя на чужденците и провинциалистите в столицата и регламентирала не само търговията на нейна територия, но и вноса и износа на стоки от Константинопол.

Друг съществен фактор, който през IX – XI в. допринесъл за развитието на градския живот, а оттам – и на търговията във Византия, била добре функциониращата данъчна система, чието начало било поставено от драстичните фискални реформи на император Никифор I Геник (801 – 811). Тя гарантирала относително висока събираемост на данъците и стабилност на икономиката през по-голямата част от споменатия период[63]. Характерен момент в развитието на търговията в имперската столица от началото на X докъм края на XI в. била и

---

[59] L. Simeonova. Constantinopolitan Attitudes toward Aliens and Minorities, 860s–1020s. Part One. – Études balkaniques 36 (2000), no. 3, 91–112, по-спец. 91–94: византийските схващания за това кой е чужденец.

[60] G. Dagron. The Urban Economy, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 401.

[61] Les Novelles de Léon le Sage, ed. P. Noailles et A. Dain. Paris, 1944, 182–187: Nov. 46–47.

[62] Basilica 6.4.13. – In: Basilicorum libri I–LIX. Ed. H. J. Scheltema–N. van der Wal. Groningen, 1955–1974.

[63] P. Magdalino. Justice and Finance in the Byzantine State, Ninth to Twelfth Centuries. – In: Law and Society in Byzantium, Ninth–Twelfth Centuries. Ed. by A. E. Laiou and D. Simon. Washington, D. C., 1994, 93–116, по-спец. с. 97.

посредническата роля, отредена на цариградския търговец. Той самият рядко напускал града, за да си набавя стока и суровини[64]. Те му били доставяни от търговците – чужденци и провинциалисти, чиито отношения със столичните прекупвачи били добре регламентирани от законодателството на Лъв VI. За разлика от константинополските си колеги, които не напускали очертанията на града, провинциалните византийски търговци още от X в. започнали да пътуват на големи разстояния и из империята, и в чужбина[65].

От края на IX в. насетне търговията започнала да заема все по-голямо място и във външната политика на Византия. Разбира се, търговски клаузи откриваме и в мирните договори, които империята била сключила с други страни в предходните столетия. Например такива клаузи имало в договора с България от 716 г., който хан Крум (ок. 803 – 814) предложил на византийците да подновят в 812 г. [66] Подобни клаузи имало и в договора от 812 г., който бил сключен между Византия и Карл Велики (768 – 814)[67]. Българо-византийската война от 894/96 г. пък била първият въоръжен конфликт в историята на отношенията на империята със северните ѝ съседи (българи, сърби и руси), непосредственият повод за който били нарушените права на търговците от съответната страна[68].

В българо-византийския мирен договор, сключен след края на войната от 894/96 г., вероятно е имало клауза, даваща на българските търговци привилегията да продават стоката си на едро на едно "сателитно" тържище, което възникнало извън стените на Константинопол и където представители на цариградските гилдии идвали, за да изкупуват стоки и суровини от провинциалните търговци[69]. Като продавали стоките си на това крайградско тържище, българите

---

[64] Първите сведения за константинополски търговци, плаващи из Средиземно море, датират едва от XI в. Вж. A. E. Laiou. Byzantine Traders and Seafarers. – In: The Greeks and the Sea. Ed. by S. Vryonis, Jr. New Rochelle, N.Y., 1993, 79–96. Цариградският търговец от разглеждания период бил именно посредник-прекупвач и продавач на докарвана от другаде стока, а не "уседнал" търговец, управляващ делата си от своята кантора, от типа на резидиращите търговци, които се появили в Западна Европа след 1200 г. Вж. B. S. Yamey. Notes on Double-Entry Bookkeeping and Economic Progress. – The Journal of European Economic History, IV/3 (Winter, 1975), 717–723.

[65] За гръцките извори по този въпрос вж. N. Oikonomidès. Le marchand byzantin des provinces (IX^{e}–XI^{e} s.). – In: Mercati e mercanti nell'alto medioevo, p. 656 sq.

[66] Предполага се, че договорът от 716 г. е първият българо-византийски мирен договор, който включвал и търговски клаузи. Вж. N. Oikonomides. Tribute or Trade? The Byzantine-Bulgarian Treaty of 716. – In: Studies on the Slavo-Byzantine and West-European Middle Ages. In Memoriam I. Dujčev. Sofia, 1988, vol. I, 29–31. Срв. и Б. Примов. За икономическата и политическата роля на Първата българска държава в международните отношения на средновековна Европа. – Исторически преглед, 1961, кн. 2, 33–62, вж. особено 57–59.

[67] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire. – Speculum, 20 (1945), 1–42 (repr.: Idem. Byzantium and the World around It: Economic and International Relations /VR/. London, 1978, Study III).

[68] Непосредствен повод за започването на войната било решението на имперското правителство да премести българските търговци от константинополското тържище на солунското. За литература по въпроса вж. Ι. Καραγιαννόπουλος. Οι βυζαντίνο-βουλγαρικες συγκρούσεις επί Συμεών. – Byzantiaka, 11 (1991), 23–46.

[69] N. Oikonomides. The Economic Region of Constantinople: from Directed Economy to Free Economy, and the Role of the Italians. – In: Europa medievale e mondo bizantino (ed. G. Arnaldi–G. Cavallo), 221–253, по-спец. 228–229.

си спестявали не само митата за внос и износ, наложени от цариградските власти, но и един куп други формалности и разходи, свързани с временното им пребиваване в имперската столица.

Клаузи, регламентиращи двустранната търговия, присъстват и в договорите между Византия и Киевска Рус от първата половина на X в., и по-точно – в договорите от 907 , 911 и 944 г.[70] С други думи, след края на IX в. в мирните договори между Византия и "скитските" народи, живеещи на север от нея, почти задължително присъствало условието победената страна, т. е. империята да предостави на победителите, българи или руси, ясни правила за търговия на нейна територия, при спазването на определени условия и от двете страни.

Вече споменахме, че войните, които империята водела на изток и на запад, от един момент нататък съдействали за увеличаването и разнообразяването на нейната външна търговия[71]. Т. нар. сирийци (гр.: Syroi; лат.: Syri) неизменно присъствали на константинополския пазар и според запазените документи били едни от най-значимите фигури на него. Понякога изворите от X в. изрично споменават "търговци исмаилтяни" или "сарацински търговци" във византийската столица. Както ще видим, вносът, осъществяван от източните търговци в Константинопол, представлявал голям дял от общия внос на стоки във Византия през X в.

Войните, водени от империята в Южна Италия от 70те г. на IX в. нататък, също изиграли роля за разрастване на вътрешния пазар и за увеличаване на външната търговия на Византия. Започналата още при император Василий I реконкиста на тези територии[72] и създаването на тема Лангобардия при неговия син Лъв VI в крайна сметка довели до възраждане на търговията между някогашните византийски владения в Южна Италия и имперската столица. Заедно с това още през 40те години на X в. в Константинопол срещаме гаетанци и амалфитанци от Тиренското крайбрежие на Италия. По онова време Гаета и Амалфи в областта Кампания били дукства, които се намирали – подобно на лангобардските княжества Салерно и Капуа-Беневенто, но в по-малка степен от тях – в зависимост от Византия и които започнали активно да търгуват с нея. Венецианците пък успели осезаемо да се наложат на константинополския пазар едва в самия край на десетото столетие, или близо век след главните си съперници – амалфитанците. През XI в. в търговията с Константинопол се активизирал и

---

[70] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750 –1200. London–New York, 1996, 103–108. Срв. I. Sorlin. Les traités de Byzance avec la Russie au X^{e} siècle. – Cahiers du Monde Russe et Soviétique, 2 (1961), 313–360, 447–475; M. Hellmann. Die Handelverträge des 10. Jahrhunderts zwischen Kiev und Byzanz. – In: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit [Abh. D. Akad. D. Wiss. Göttingen. Phil.-hist. Kl. 3. Folge Nr. 156]. Göttingen, 1987, 642–666.

[71] За взаимната зависимост между търговията в Средиземноморието и войните, които Византия водела на Източния и на Западния фронт в периода от 827 до 1043 г., вж. A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, A. D. 500–1000. Princeton, N.J., 1951, 132–224.

[72] Е. Βλυσύδου. Εξοτερική πολιτική και εσοτερικής αντιδράσεις την επόχη του Βασιλείου Α΄. Αθήνα, 1991.

адриатическият град Бари, който от 971 г. насетне бил административна столица на катепаната Италия, т. е. на византийските владения в Апулия и Калабрия.

През X в. вносът на "италианците"[73] все още не изглежда да е заемал толкова голям дял от стоките, предлагани на константинополския пазар, колкото вносът, осъществяван от "сирийските" търговци или от търговците от Черноморския регион. Така или иначе обаче, присъствието на "италианци" в Константинопол още през първата половина на X в. показва, че търговията на империята се развивала не само по посока на страните от Черноморието и Леванта, но и на градовете на Адриатическо, Йонийско и Тиренско море.

Не на последно място сред факторите, допринесли за разширяването на търговските контакти на Византия, е и споменатото по-горе съживяване на обмена между Изтока и Запада, започнало през IX в. Още в началото на деветото столетие търговците от Западна Европа подновили контактите си с Изтока и по-специално – с Палестина. От друга страна обаче, в маршрутите на комуникация настъпила значителна промяна, като пътят на западните търговци и пилигрими до Ерусалим вече минавал предимно през Северна Африка и Египет, а не през Византия, както преди това[74]. Тази промяна в маршрутите на морската търговия в Средиземно море поне до известна степен се дължала на установения ислямски контрол над Средиземноморието, който заменил византийската морска супремация от предходните столетия[75]. Едновременно с това търговията в Средиземно море между двете половини на християнския свят била в немалка степен затруднявана от сарацинското пиратство, за което ще стане дума по-нататък в нашето изследване.

И така, значителните териториални придобивки на империята от втората половина на IX в. нататък и нарасналата ѝ роля в международните отношения към началото на X в. довели и до разрастване на външната ѝ търговия с Леванта и с Южна Италия. Едновременно с това мирът с България (927) и по-интензивните търговски отношения с Киевска Рус пък превърнали Черноморския регион в основен доставчик на суровини за Константинопол през X в. Както отбелязва А. Тойнби обаче, през десетото столетие още не бил възстановен износът на зърно от черноземния пояс на Южна Русия за Константинопол. Печенезите, обитаващи по това време южноруската степ, изнасяли за Византия кожи – по всяка вероятност от собствените си животни – и восък, придобит от горския пояс, намиращ се на север от степта. Зърното обаче не фигурира в печенежкия износ за империята, а самият Херсон – най-далечният имперски

---

[73] Тук използваме понятието "италианци" съвсем условно. В действителност във византийските извори от X в. понятието "Италия" се среща в три основни значения: а/ целият Италийски полуостров, без Сицилия; б/ латинските части на Италия, без Сицилия и Калабрия; и в/ само Regnum Italicum, т. е. Северноиталианското кралство. Вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien vom 9. bis ins 11. Jahrhundert. Wiesbaden, 1967, S. 47.

[74] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries, p. 703, notes 32, 33.

[75] A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, p. 163 sq.

аванпост в Черно море – се препитавал, като внасял зърно от Северна Мала Азия[76].

Заедно с факторите, стимулиращи развитието на търговията на Византия, през разглеждания период налице били и някои фактори, които спъвали развитието на търговията и икономиката не само на империята, а и на нейните съседи. На първо място, войните на различните фронтове водели не само до териториални придобивки и разширяване на вътрешния пазар на Византия, но и до значителни загуби. Така например Симеоновите войни с Византия в началото на X в., военните кампании на киевския княз Светослав и на император Йоан Цимисхий на Балканите през 60те г. на същия век и мащабните бойни действия на Самуил и Василий II в края на X и началото на XI в. несъмнено нанесли щети на икономиката на целите Балкани и на практика прекъснали сухопътните комуникации из по-голямата част на полуострова.

Сред факторите, оказали неблагоприятно влияние върху икономиката на Византия, трябва да спомена и това, че новият имперски елит, формирал се в края на VIII и през IX в., се оказал силно зависим по отношение и на заеманите длъжности, и на влиянието си от благоразположението на императора[77]. Социалният статус на елита и неговото самоопределяне, а също така и възможностите му за издигане в йерархията се определяли от личните отношения на всеки един от представителите на този елит с василевса, а това на свой ред се отразявало и на икономческия живот на империята. Голямата власт, съсредоточена в императорската институция, притегателната сила на дворцовата йерархия и свързаните с нея привилегии и, не на последно място, централизираната фискална система карали византийския елит да съсредоточава цялото си внимание върху столицата. Поне до края на X или началото на XI в. изброените фактори издигали пречки пред възникването на силен провинциален елит, който да влага средства и усилия в икономическото и социалното развитие на своя град или регион[78]. Инвестирало се преди всичко в длъжности и титли, докато инвестирането в търговски начинания било напълно маргинализирано поне до XI в., а на места – дори и след това.

Що се отнася до търговците от разглеждания период, в идеологическо отношение те не играели никаква роля във византийското общество. Управляващият елит се интересувал от тях само дотолкова, доколкото те му доставяли предмети на лукса и екзотични стоки или му помагали да реализира излишъците от земеделската си продукция на местните пазари, на ежегодните панаири или на пазара в столицата[79].

---

[76] A. Toynbee. Constantine Porphyrogenitus and His World. London–Toronto, etc., 1973, 206–213.

[77] M. Angold. The Shaping of the Medieval Byzantine ‘City’. – Byzantinische Forschungen 10 (1985), 1–37.

[78] A. Harvey. Economic Expansion in the Byzantine Empire 900–1200. Cambridge, 1989, 200–203.

[79] J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840. – In: The Long Eighth Century, p. 263.

На трето място трябва да посочим, че специалният статут, на който се радвал Константинопол през X и по-голямата част от XI в., създавал някои пречки пред вноса и износа, или по-скоро налагал известни ограничения в търговията с определени стоки. Тези ограничения били продиктувани не от желанието на имперското правителство да провежда политика на протекционизъм спрямо собствените производители, а от стремежа на държавата да запази монопола си върху производството на определен вид стоки (ценни метали, скъпоценни камъни и висококачествени тъкани) и да ограничи максимално техния износ за други страни. Както ще видим, ограниченията в покупко-продажбите на константинополския пазар се отнасяли не само за всички търговци от "извън Рим"– както чужденци, така и хора от провинцията, но и за местните търговци-евреи, чиито широки международни връзки създавали условия за потенциално нарушаване на държавния монопол върху износа на споменатите стоки. От своя страна самите цариградчани се опитвали по един или друг начин да заобиколят ограниченията върху търговската дейност в столицата и в крайна сметка някои от тях били отменени[80].

Накрая трябва да се спомене и засилващото се влияние на италианците върху стопанския живот на Византия. Решителното участие на италианските морски градове в християнската контраофанзива срещу арабите в Средиземно море, която била проведена от средата на X докъм края на XI в., извела италианските търговци на преден план в международната търговия. Този процес намерил отражение и във Византия. През XI в. съотношението между различните групи чужди търговци в Константинопол започнало да се променя в полза на италианците, а към края на столетието те вече били преобладаващата група чужденци в имперската столица. Приблизително по това време, в последната третина на XI в., Константинопол изгубил и специалния си статут, като редица ограничения, за които стана дума по-горе, били отменени, а чужденците – предимно италианци – започнали да играят все по-голяма роля в стопанския живот на имперската столица, а и на империята като цяло.

Глава втора: ИЗВОРИ ЗА ПЪТУВАНИЯТА С ТЪРГОВСКА ЦЕЛ В СРЕДИЗЕМНОМОРИЕТО И ЗА ПРЕБИВАВАНЕТО НА ЧУЖДЕСТРАННИ ТЪРГОВЦИ В КОНСТАНТИНОПОЛ

За географския размах на пътуващия търговец от разглеждания период говорят изворите, които очертават маршрутите на неговите търговски начинания. Други извори дават сведения за подготовката му за път, за изпълненото с премеждия пътуване, за междинните спирки в различни пристанища или за отсядането в странноприемници, за преминаването през контролно-пропуска-

[80] N. Oikonomides. The Economic Region of Constantinople, p. 235, n. 46.

телни пунктове и митници и пр. Трети пък дават сведения за използваните по онова време транспортни средства, за съществуването на договорни отношения между търговците и т. н.

Тъй като настоящото изследване се съсредоточава върху един сравнително ранен период, който се характеризира с оскъдност на писмените извори, важно място в него е отредено на археологическите проучвания – там, където и доколкото такива проучвания са извършени. Например напоследък се обръща все по-голямо внимание на разпространението на един или друг тип керамика като извор за наличието на търговски връзки или на маршрути на комуникация[81]. Като цяло изворовият материал, от който могат да се черпят сведения за пътуванията с търговска цел в рамките на разглеждания период, е доста разнообразен. Затова всяко разделяне на запазените извори по групи и категории не би могло да бъде друго, освен напълно условно. Целта на настоящата глава е да даде обща представа за характера на изворите, от които може да се черпи информация по темата на изследването, а самите извори ще бъдат подробно анализирани и сравнявани в хода на самото изследване.

1. Извори за подготовката за път и пътуванията на търговците

Става дума за една твърде разнородна по вид и "етническа принадлежност" група извори, а именно гръцки, латински, арабски, еврейски и руски наративни извори и юридически документи, разнообразни творби на изкуството и предмети с религиозно съдържание, монети, печати, керамични изделия, строителни материали и пр.

Да започнем с пътуванията, описани в арабските извори. Редица арабски автори – географи и историци – дават интересни данни за комуникациите и търговията в Източното Средиземноморие и Черноморския регион през IX–XI в. За т. нар. описателно направление в арабската география е характерно голямото разнообразие на съчиненията: то включва творби на пътешественици, справочници, писани от държавни служители, географски речници, космографии и занимателни разкази, изпълнени с фантасмагории[82]. Някои съчинения са били писани по чужди разкази и изобилстват с неточности, но други вероятно са били написани по поръчка на правителството в Багдад. Такова е например съчинението на ибн Хурдадбе "Книга за пътищата и царствата", което било завършено най-късно около 885 г. и което дава достоверни сведения не само за различни градове и области в Абасидския халифат, но и за страни извън него, в това число и Византия[83]. Интересни данни получаваме и от ал-Масуди (умр.

---

[81] J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, *c.* 660–840. – In: The Long Eighth Century, 243–255.

[82] И. Ю. Крачковский. Арабская географическая литература. Избранные сочинения. Т. IV. Москва–Ленинград, 1957, 16–19.

[83] Ибн Хурдадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой. Баку, 1986.

956/57 г.)[84], ал-Мукадаси (умр. в края на X в.)[85], ибн Хавкал (писал в 977 г.)[86] и др. За пътуванията на арабските кервани в Централна Азия интересни сведения дава ибн Фадлан[87], докато ат-Табари – най-големият арабски историк на X в. – дава откъслечни, но ценни сведения за комуникациите в Абасидския халифат[88].

Християнският жанр на агиографията също предлага изобилие от детайли в описанията на всекидневния живот и занимателни епизоди, свързани с пътувания. Сред житията, описващи странстванията на светци и техните последователи, особено място заема т. нар. итало-гръцка агиография. Създадена в гръкоезична среда в Южна Италия и Сицилия, този вид книжнина дава подробни сведения за пътешествията на своите герои – из Италия, до Балканите, Мала Азия или Палестина[89]. Понеже пътуванията по море на светците – не само итало-гръцките, но и тези от Мала Азия, Балканите и останалите части на християнския свят – се осъществявали на борда на търговски кораби, техните жития представляват ценен извор за изучаване на комуникациите по море и морската търговия. Така например интересни данни за комуникациите между Мала Азия или Балканите, от една страна, и Италия – от друга, намираме в житията на св. Григорий Декаполит и св. Власий Аморийски[90]. Други византийски жития, например на св. Григорий от Амастрида и св. Кирил Филеот, дават сведения за плаванията из Черно море или за пътуването по пътищата, следващи очертанията на черноморския бряг[91]. Освен това, житията дават интересни сведения за опасностите, които дебнели пътника на всяка крачка от пътуването му, и за премеждията, които той трябвало да преодолява – морски бури, пиратски или разбойнически нападения и пр.

---

[84] Вж. например съчинението "Полета от злато и рудници със скъпоценни камъни" на ал-Масуди: C. Pellat. Les prairies d'or. Paris, 1962. От същия автор вж. и Maçudi. Le livre de l'avertissement et de la révision. Trad. par B. Carra de Vaux. Paris, 1896.

[85] Al-Mukaddasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions. Trans. B. A. Collins. Reading, 1994.

[86] Ibn Hawkal. Configuration de la terre (Kitab surat al-ard). Trad. J. H. Kramers et G. Wiet. Beyrouth–Paris, 1964.

[87] Ибн Фадлан. Пътешествие до Волжка България. Превод от арабски Г. Наумов. Предговор Л.-М. Бораджиева. София, 1992. Срв. А. П. Ковалевский. Книга Ахмада ибн Фадлана о его путешествии до Волжской Болгарии. Москва, 1956.

[88] The History of al-Tabari. Trans. and annotated by F. Rosenthal. Vol. 38 [SUNY Series in Near Eastern Studies]. Albany, N. Y.,1985.

[89] За итало-гръцката агиография като основен извор за изучаването на търговията и комуникациите през късната античност и ранното средновековие вж. A. Acconcia Longo. Siracusa e Taormina nell'agiografia italogreca. – Rivista di Studi Bizantini e Neoellenici, n. s. 27 (1990 [1991]), 33–54; C. J. Stallman. The Past in Hagiographic Texts: S. Marcian of Siracuse. – In: Reading the Past in Late Antiquity. Ed. by G. Clarke. Singapore, 1990, 437–365; M. F. Auzépy.L'analyse littéraire et l'historien: l'exemple des vies de saints iconoclastes. – Byzantinoslavica 53 (1992), 57–67; G. Philippart. L'hagiographie sicilienne dans le cadre de l'hagiographie de l'Occident. – In: La Sicilia nella tarda antichità e nell'alto medioevo. Religione et società. A cura di R. Barcellona e S. Pricoco. 1999, 167–204.

[90] F. Dvornik. La Vie de saint Grégoire le Décapolite et les Slaves Macédoniens au IX^{e} siècle [Travaux publ. par l'Institut des études slaves 5]. Paris, 1926; Vita Blasii Amorensis. – AASS Nov. 4, cols. 657–669.

[91] Vita Gregorii Amastridos. – BHG 668; La Vie de saint Cyrille le Philéote moine byzantin. Introduction, texte critique, traduction et notes par E. Sargologos [Subsidia hagiographica 39]. Bruxelles, 1964.

Частните документи[92] от разглежданата епоха – където и доколкото те са запазени – дават сведения не толкова за пътуванията на търговците, колкото за нещата, които те са извършвали, преди да се отправят на дълъг път. Тук не е без значение и фактът, че след края на античността институцията на нотариата оцеляла не само във Византия, но и на някои места в Европа. Например в Италия, където повечето средновековни документи са написани от нотарии, нотариатът продължил да функционира без всякакво прекъсване и през ранното и високото средновековие, при това не само във византийска Южна Италия, но и в т. нар. Regnum Italicum в северните части на полуострова[93]. В Италия през високото средновековие постепенното разпространение на елементарната грамотност сред населението и особено сред търговците също допринесло за увеличаване на броя на документите, които свидетелстват за това, как търговецът се е подготвял за дълъг път. Този процес особено ясно се забелязва при изследване на грамотите от търговския метрополис на Запада – Венеция: за периода X – XII в. са запазени над 1000 грамоти, повечето от които имат отношение към търговската дейност на града[94].

Различните нотариално заверени документи за покупко-продажби, уреждане на наследства и прехвърляне на собственост преди заминаване, които намираме в архивите на някои южноиталиански градове, също показват как тамошният търговец се е подготвял за път, съзнавайки, че ще отсъства дълго, а може и да не се завърне у дома. Грамотите от Южна Италия от X – XII в. дават ценни сведения за сделките на тамошните търговци, които били осъществявани в различни валути при наличието на два паралелни еталона – на златото, наложен от византийската номизма, и на среброто, наложен от арабския динар[95]. От друга страна, през разглеждания период италианските грамоти още не съдържат сведения за кредитиране на отвъдморски търговски начинания чрез ипотекиране на собственост срещу заем или по друг начин. Този вид сведения откриваме в италианските документи от XIII – XIV в., но не и преди това. За разглеждания от нас период не разполагаме и със счетоводни книги на търговци,

---

[92] За общото понятие "грамота" и за мястото, което заемат в него частните документи, вж. H. Quirin. Einführung in das Studium der mittelalterlichen Geschichte. Braunschweig, 1964, 65–103: Urkunden.

[93] A. Meyer. 'Felix et inclitus notarius'. Studien zum italienischen Notariat vom 7. bis zum 13. Jahrhundert [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom 92]. Tübingen, 2000.

[94] I. Fees. Eine Stadt lernt schreiben. Venedig vom 10. bis zum 12. Jahrhundert [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom 103]. Tübingen, 2002.

[95] Вж. напр. нотариално заверените документи в: Codice diplomatico amalfitano. Ed. R. Filangieri di Candida. Napoli, 1917; Codex diplomaticus cavensis. Vols. I–VIII. Milano–Napoli, 1873–1893; Codice diplomatico longobardo. Ed. L. Schiaparelli. 2 vols. Roma, 1929; Codex diplomaticus caietanus. Vols. I–II. Montecassino, 1888–1891; Codice diplomatico barese. Edito a cura della Commissione Provinciale di Archeologia e Storia Patria. Vols. I–X. Bari, 1893–1928; Codice diplomatico barlettano edito a cura della Associazione "Amici dell'arte e della storia barlettana" per il Can. S. Santeramo. Vol. I. Barletta, 1924; Codice diplomatico brindisino. Vol. I (492–1299), ed. A. De Leo–G. M. Monti. Trani, 1940 [=R. Deputazione di storia per le Puglie, Sezione di Brindisi I].

които са сами по себе си ценен извор за развитието на търговията. Воденето на счетоводство от търговците станало масова практика в Италия едва през XIII в., а в Германия и останалата част на континента – от началото на XIV в. насетне[96].

Подготовката за пътуване и отношенията между странстващите търговци могат да се проследят и с помощта на писмата, които те си разменяли. За разглеждания от нас период разполагаме с "бизнес кореспонденция" само от света на исляма, между "бизнес партньори", които били мюсюлмани или евреи[97]. В основната си част запазените в Генизата на Кайро писма обаче са датирани от края на XI в. насетне.

Що се отнася до търговците от народа "рос", сведения за това, как те прекарвали зимата у дома, как се подготвяли за път и как протичало самото им пътуване, а също така и за условията, при които те пребивавали и търгували в имперската столица, получаваме от най-старата руска хроника – споменатата вече "Повест за изминалите години" (Повесть временных лет). Въпреки че е повлияна от сагите и обичайното морско право на викингите, хрониката представлява ценен извор за варяжката търговия с Византия[98].

Макар и относително рядко, аналите и хрониките от разглеждания период също дават сведения за пътувания с търговска цел, за претърпени корабокрушения, за търговски кораби, пленени при бойни действия, за нападения над кервани, за мирни договори, съдържащи търговски клаузи, или за владетелски грамоти, даващи търговски привилегии, и пр. Във византийските хроники от IX – XI в. пленяването на чужди търговски кораби или премеждията на търговските кервани се споменават най-често в контекста на бойните действия, водени от имперските военноморски или сухопътни сили в даден район. В латинските анали, а от XI в. нататък и в латинските хроники – монашески, градски или регионални[99] – също се споменава за крушения на кораби или за кервани, нападнати от разбойници. Тези споменавания обаче са инцидентни: например в хрониките на град Бари – т. нар. Аноним на Бари и Анали на Лупус Протоспатарий[100] – сведенията за претърпели крушение кораби на граждани на Бари са предадени в контекста на византийско-сарацинския конфликт в Южна Италия и

---

[96] H. Pirenne. Economic History of Medieval Europe, 122–123.

[97] W. Diem. Arabische Geschäftsbriefe des 10. bis 14. Jahrhunderts aus der Österreichischer Nationalbibliothek in Wien. Wiesbaden, 1995; S. D. Goitein. A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza. Vol. I. Berkeley–Los Angeles, 1967.

[98] Повесть временных лет. Ред. Д. С. Лихачева и В. П. Адриановой-Перец. Т. I. Москва–Ленинград, 1950. Срв. M. Stein-Wilkeshius. A Viking-Age Treaty between Constantinople and Northern Merchants, with Its Provisions on Theft and Robbery. – Scando-Slavica 37 (1991), 39–46.

[99] За характеристиките на аналите като исторически извор и за тяхната връзка с различните видове хроники и истории вж. H.-W. Goetz. Proseminar Geschichte: Mittelalter. 2. Aufl. Stuttgart, 1993, 121–152.

[100] W. J. Churchill. The *Annales Barenses* and the *Annales Lupi Protospatharii*. Critical Edition and Commentary. PhD Diss. Unversity of Toronto, 1979, p. 42: това са два текста, компилирани през XI в. най-вероятно въз основа на общ източник, които не могат да се нарекат анали в тесния смисъл на думата.

Сицилия. Споменаването на търговията на далечни разстояния и на комуникациите единствено в контекста на войната, което е характерно и за гръцките, и за латинските исторически съчинения от IX – XI в., произтича от споменатата вече склонност на хронистите от разглеждания период да се съсредоточават върху деянията на владетели и военачалници и, общо взето, да игнорират търговците.

От друга страна, изучаването на монетната циркулация спомага да се проследят търговските пътувания и икономическите връзки между близки и далечни страни. Така например разпространението на византийски стоки и особено – на византийски монети далече извън границите на Византия свидетелства за търговския обмен на империята със заобикалящия я свят през съответния период. Същото може да се каже и за разпространението на арабски монети и ценни стоки извън очертанията на света на исляма[101]. За монетите обикновено се знае къде са сечени и къде са намерени, т. е. известни са поне началната и крайната точка на тяхното "пътуване". Едновременно с това откриването при подводни проучвания на големи количества монети на едно място може да даде информация за пристанищата и поне отчасти – за маршрутите, по които е "пътувала" една касия с пари, преди да стигне до онова място в морето, където е била "погребана" на дъното[102]. Проследяването на циркулацията на монетите, сечени в Константинопол например очертава в най-общ план пътищата на търговията и дипломацията, свързани с византийската столица[103].

Друг ценен извор за изучаване на пътуванията с търговска или друга цел са печатите. Така например запазените около 50 000 византийски печата свидетелстват както за маршрутите, по които е "вървяла" имперската администрация, така и в по-общ план – за маршрутите на комуникациите и търговията[104]. Трябва да се има предвид обаче, че разпространението на византийските печати, независимо към какви документи – дали към издадени от държавната или от църковната администрация – са били прикрепени те, илюстрира по-скоро контактите между отделните провинции на империята, отколкото отношенията

---

[101] За разпространението на византийски монети в Близкия изток и на арабски монети извън границите на халифата през VII–IX в. вж. A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean: Old Structures, New Systems? – In: The Long Eighth Century (ed. I. L. Hansen–C. Wickham), 332–342. За византийските и арабските монети, които се споменават в латински извори от VIII–IX в. или които са намерени при разкопки в Централна и Западна Европа, вж. M. McCormick. Origins of the European Economy, 786–787, 811–814, 815–851.

[102] M. McCormick. Byzantium on the Move. Imagining a Communications History. – In: Travel in the Byzantine Word, 11–12.

[103] C. Morrison. La diffusion de la monnaie de Constantinople: routes commerciales ou routes politiques? – In: Constantinople and Its Hinterland. Ed. by C. Mango and G. Dagron. Aldershot, 1995, 77–89.

[104] J.-C. Cheynet–C. Morrison. Lieux de trouvaille et circulation des sceaux. – In: Studies in Byzantine Sigillography, 2. Washington, D. C., 1990, 105–136.

на Византия с външния свят[105]. Разпространението на керамиката и особено на керамичните съдове, използвани за амбалаж, както и износът и разпространението на строителни материали, стъклени изделия и пр. също свидетелстват за маршрутите, по които е протичала търговията[106]. Събрани и анализирани съвместно, тези разнообразни сведения допълват нашите представи за търговията и икономическите връзки, а оттам – и за комуникациите през съответния период.

В работата си с тази твърде разнородна група извори ученият се натъква и на известни трудности. Така например археологическите проучвания както на основните центрове на търговия, така и на маршрутите на комуникации в Средиземноморския свят и прилежащите му области още далеч не са завършени. Археологията вероятно тепърва ще коригира досегашните ни представи за икономическото развитие и търговските връзки през ранното и високото средновековие.

Писмените извори пък съдържат неясноти и пропуски, съзнателно или несъзнателно допуснати от средновековните автори, които не позволяват да се направят достатъчно задълбочени изводи относно търговията и комуникациите, особено за по-ранните периоди. Една от трудностите например произтича от липсата на прецизност в терминологията, свързана с търговията по онова време. Ранно- и високосредновековният латински дори не прави разлика между търговците според вида и обсега на тяхната дейност. Терминът negotiator (или negotians) се употребява за всички хора, които по един или друг начин преживяват от търговия – била тя на едро, на дребно, отвъдморска или пък амбулантна в рамките на един град и околностите му[107].

Друга трудност при работа с изворите произтича от факта, че и византийските автори от IX – XI в., и латинските им "колеги" от същия период твърде рядко намират за нужно да пишат за търговци, а самите търговци все още не са започнали да пишат за себе си. Не на последно място трябва да се изтъкне и преднамерената неяснота, поне що се отнася до предмета на търговията и крайната цел на пътуването, която е характерна за повечето от споменатите нотариално заверени документи, изготвени, преди италианският търговец да тръгне на път.

---

[105] M. McCormick. The Imperial Edge: Italo-Byzantine Identity, Movement and Integration, A.D. 650–950. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire. Ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou. Washington, D. C., 1977, 17–52, вж. по-спец. с. 45.

[106] За разпространението на византийска керамика в Близкия изток през VII–IX в. вж. J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, 320–331. За разпространението на керамичен амбалаж, строителни материали и стъкло из Средиземноморския свят през ранното средновековие вж. M. McCormick. Byzantium on the Move. Imagining a Communications History, 12–18, notes 29–50.

[107] Макар и твърде рядко, в латинските извори от IX–X в. се среща и терминът mercator. Опитите този термин да се преведе като "амбулантен търговец" са неубедителни поради това, че няма достатъчно сведения, които да потвърждават тази хипотеза: вж. M. McCormick. Origins of the European Economy, p. 616, n. 5.

На известни трудности, свързани най-вече с липсата на сведения за пътуването на източните търговци на византийска територия, се натъква и изследователят на византийско-мюсюлманските контакти от IX – XI в. Като анализира отношенията на Византия със света на исляма през X в., М. Канар стига до извода, че по правило в тези отношения винаги присъствал силен политически и военен елемент, който доминирал над частните и търговски начинания – съществуващи в живота, но трудно доловими в изворите. Византийците не само поддържали политически и церемониални отношения с мюсюлманските владетели, но се смятали и за покровители на християнското население в земите на исляма. Тази е и основната причина, поради която всички търговски контакти, загатнати във византийските и мюсюлманските извори, се проявяват в контекста на политическите отношения[108]. От друга страна, колкото и странно да изглежда на пръв поглед, най-вече еврейските документи от Генизата на Кайро са тези, които разкриват търговските контакти на византийците с Египет за времето от края на XI до края на XII в., при това напълно независимо от данните за официалната размяна на пратеничества между Византия и Фатимидите.

2. Извори за пребиваването на чужди търговци в имперската столица

Оживената търговия несъмнено отреждала на търговеца – бил той чужденец или провинциалист – важно място в живота на византийската столица. Престоят му в нея го превръщал в консуматор на стоки и услуги, а принадлежността му към някой християнски храм или джамия го свързвала и с духовния живот на града. Избухването на градски бунтове и метежи понякога го правело и инцидентен участник в политическия живот на Константинопол. За всичко това свидетелстват изворите, които съдържат сведения за пребиваването в имперската столица на търговеца, пристигнал "от извън Рим".

А. Наративни извори

Противно на очакванията ни, във византийските наративни извори от IX – XI в. липсват "портрети" на чужди търговци. Изключение представлява краткото описание на исмаилтянина-търговец в житието на св. Андрей Юродиви. То обаче пресъздава по-скоро стереотипната представа на цариградчани за "сарацинските търговци", отколкото външния вид на конкретна личност[109]. Иначе чужденци търговци по правило отсъстват от византийските наративни извори от края на IX докъм 60те – 70те години на XI в. Византийските автори, изглежда, са отминавали чуждите търговци с мълчаливо пренебрежение, тъй като по онова време търговията още се е смятала за занятие на "нисшите" класи, недостойно

[108] M. Canard. Deux épisodes des relations diplomatiques arabo-byzantines au X^{e} siècle. – Bulletin d'Etudes Orientales, XIII (1949/51), p. 51.

[109] The Life of St. Andrew the Fool. Ed. by L. Rydén [Studia Upsaliensia 4:1–2]. Uppsala, 1995, vol. II, p. 66.801–807.

за перото на автори от елита. Донякъде изключение правят само агиографските съчинения поради склонността си да описват случки от всекидневието и персонажи от по-долните съсловия.

От елитарните византийски историци едва Никита Хониат през ранния XIII в. пише по-подробно за чужденците, които живеели в имперската столица и вземали активно участие в текущите събития. За нас по-голям интерес представлява неговото сведение, че от изток и от запад в Константинопол идвали толкова търговци, че императорът набирал от тях наемници за армията си[110].

Чужденците търговци, посещаващи имперската столица през разглеждания период, не са оставили никакви описания на самите себе си. Явно в тогавашното цариградско общество още нямало чужденци, които, освен търговци, да са и ерудити, и меценати на културни прояви. Такива чужденци-търговци, които се изявявали и като спонсори на културата, се появили в Константинопол едва в последната четвърт на XI в. От този момент насетне в изворите започваме да срещаме богати италианци, които покрай търговските си занимания спонсорирали и културните изяви на свои съотечественици. Такъв бил например "преблагородният Лупино, син на синьор Серджо" – богат и ерудиран амалфитански търговец, в чийто константинополски дом се събирали амалфитанци, пребиваващи в имперската столица, и който спонсорирал дейността на сънародника си Джовани д'Амалфи по съставянето на сборници и превеждането на текстове от гръцки на латински[111].

Лупино, за когото имаме сведения от последната четвърт на XI в., не бил единственият представител на влиятелната амалфитанска фамилия de comite Maurone, който живял във византийската столица и по някакъв начин взел участие в нейния живот. Същата фамилия вече била излъчила друг свой представител, който, освен в търговията, показал завидни умения и в областта на дипломацията. Това бил, както ще видим, богатият търговец Панталеоне, който притежавал къща в Константинопол още през 50те години на XI в. и който през следващото десетилетие взел активно участие в опитите за преодоляване на схизмата от 1054 г. и за съставяне на антинорманска коалиция[112]. За съжаление,

---

[110] Nicetae Choniatae Historia, ed. J.-L. van Dieten. [CFHB XI/1]. Berlin, 1975, p. 233.

[111] За преводите на Джовани д'Амалфи, спонсорирани от цариградския търговец Лупино от амалфитанската фамилия Comitis Mauronis, вж. W. Berslin. I traduttori d'Amalfi nell'XI secolo. – In: Cristianità ed Europa. Miscellanea di studi in onore di L. Prosdocimi. Vol. I/1. A cura di C. Alzati. Roma–Freiburg–Wien, 1994, 236–243. За два други амалфитански превода от гръцки от XI в., които показват близост със стила на живеещия в Константинопол Джовани д'Амалфи, вж. P. Chiesa–F. Dolbeau. Una traduzione amalfitana dell' XI secolo: la 'vita' latina di Sant' Epifanio. – Studi Medievali, s. III, vol. 30 (1989), 909–951; P. Chiesa. Una traduzione inedita di Anastasio Bibliotecario? Le 'vitae' latine di Sant' Anfilochio. – Studi Medievali, s. III, vol. 28 (1987), 879–903, по-спец. 898–903.

[112] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter (9.–11. Jahrhundert). Untersuchungen zur Amalfitaner Überlieferung. Tübingen, 1978, 53–55; V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni. – In: Instituzioni civili e organizzazione ecclesiastica nello stato medievale amalfitano. Atti del congresso internazionale di studi amalfitani (Amalfi, luglio 1981). Amalfi, 1986, 9–31, вж. по-спец. 26–27.

предходните двеста години от историята не познават подобни значими фигури сред чуждите търговци в имперската столица.

По-късно, през 30те години на XII в., сред чуждите търговски колонии в Константинопол се подвизавал и един обособен интелектуален елит, който се събирал в пизанския квартал около църквата "Св. Ирина" и сред който можело да се срещнат изтъкнати личности, като богословите Якопо ди Венеция[113] и Уго Етериано да Пиза[114], съдията – дипломат и преводач Бургундио Пизано[115], учения – филолог и поет Мойсей де Броло от Бергамо[116] и др. В периода от края на IX докъм 60те – 70те години на XI в. обаче не е имало подобен интелектуален елит, който да гравитира около богатите чужди търговци в имперската столица. Няма и сведения търговецът – чужденец или провинциалист – да е играл някаква значима роля в интелектуалния живот на Константинопол, било като ерудит, било като меценат на културни прояви. Вероятно тази е и една от причините чуждият или провинциалният търговец от X и първата половина на XI в. да не остави трайна следа в съчиненията на съвременниците си – цариградчани или гости на столицата.

Що се отнася до византийските оратори, от XII в. насетне те многократно споменават за големия наплив от чужденци, включително и търговци, в столицата[117]. За разглеждания тук период обаче чужденците-търговци все още не са представлявали интерес и за ораторите. Изключение сред византийските автори от X в. е Константин Багренородни с неговия трактат "За управлението на империята". Той не само се интересува от търговците, идващи от народа "рос", но предава и в значителни подробности нелекия път, който те изминавали с лодките и стоката си от Киев до Романия[118]. Условията за пребиваването на тези търговци във византийската столица пък са описани в най-старата руска хроника "Повест за изминалите години"[119]. Спорадични сведения за чужденци търговци във византийската столица получаваме и от епископ Лиутпранд, който през X в. посетил Константинопол два пъти[120].

---

[113] L. Minio-Paluello. Iacobus Veneticus Grecus: Canonist and Translator of Aristotle. – Traditio VIII (1952), 265–304.

[114] D. Vero. Un teologo latino a Costantinopoli del secolo XII: Ugo Eteriano da Pisa. Roma: Pontificia Universitas Gregoriana. Facultas Theologiae, 1940.

[115] P. Classen. Burgundio von Pisa. Richter–Gesandter–Übersetzer. – In: Sitzungsberichte der heidelberger Akademie der Wissenschaften, philos.-hist. Klasse, 1974, Abh. 4. Heidelberg, 1974.

[116] L. Minio-Paluello. Iacobus Veneticus Grecus, p. 266.

[117] W. Regel. Fontes rerum byzantinarum, vol. II. Petropoli, 1918, p. 305.

[118] Константин Багрянородный. Об управлении империей. Ред. Г. Г. Литаврина и А. П. Новосельцева. Москва, 1977, 45–51. За понятието "Романия" у византийските автори през периода X–XII в. вж. A. Carile. Imperio romano e Romània. – In: Europe medievale e mondo bizantino (ed. G. Arnaldi–G. Cavallo), 9–51, вж. особ. 25–28.

[119] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I.

[120] Вж. най-новото издание на съчиненията на Лиутпранд: Liudprandi Cremonensis Opera omnia. Cura et studio P. Chiesa [Corpus Christianorum. Continuatio Mediaeualis CLVI]. Turnholt,1997.

Б. Юридически текстове

Останал почти незабелязан от историците на IX – XI в., чужденецът търговец в определена степен присъства във византийските юридически текстове от онази епоха. Това са преди всичко законовите разпоредби, които регламентират престоя в Константинопол на пристигналите от "извън Рим" търговци заедно с произтичащите от това техни права и задължения. Споменатите разпоредби регламентират и заплащането на вносно-износните мита, както и уреждането на ред други въпроси от правен характер.

Най-подробен документ в това отношение е известната "Книга на епарха", промулгирана от Лъв VI в 911/12 г. Като юридически текст нейните цели са сравнително ограничени: тя се стреми да регламентира преди всичко дейността на корпорациите на търговците и занаятчиите в столицата[121]. От многобройните поправки и допълнения върху текста може да се заключи, че той е претърпял по-късни редакции[122]. От друга страна, макар "Книга на епарха" да не се занимава с градската икономика в пълния смисъл на това понятие, тя съдържа разпоредби както за редица правни и финансови практики в имперската столица, така и за производството, продажбата и износа на някои ценни стоки.

Правната терминология, използвана в "Книга на епарха", е същата като тази в основните законодателни сводове, които били в употреба по онова време – Еклога, Прохирон и преди всичко Василики. "Книга на епарха" обаче съдържа и някои допълнителни постулати, които липсват във Василики и които отразяват новите тенденции в имперската външна политика от края на IX и началото на X в. Те се отнасят предимно за продажбата и възможния износ на ценни тъкани и предмети на лукса, за санкциите срещу онези, които не зачитат привилегиите на корпорациите или отказват да приемат т. нар. номизма тетартерон, за контрола над чужденците търговци в столицата и за търговията с българите[123].

Търговията на едро и ограниченията, налагани и на местните, и на приходящите търговци, занимаващи се с такъв вид търговска дейност, заемат централно място в "Книга на епарха". Външната търговия била подложена на стриктен контрол, като дори колективното закупуване на стока било поставено под надзора на епарха. Така например търговците, които желаели да закупят значително количество коприна, трябвало да регистрират колективната си покупка в службата на градския префект[124]. Едновременно с това важната роля,

---

[121] Най-новото издание на текста: Das Eparchenbuch Leons des Weisen. Einführung, Edition, Übersetzung und Indices von J. Koder [CFHB. Series vindobonensis 33].Wien, 1991. В настоящия труд всички позовавания на "Книга на епарха" са по изданието на Сюзюмов: вж. Византийская книга эпарха. Вступ. статья, перевод, комментарий М. Я. Сюзюмова. Москва, 1962. Вж. и библиографията у: G. Dagron. The Urban Economy, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 405, note 44.

[122] Das Eparchenbuch, ed. Koder, 42–57: пълният текст на документа е известен по два преписа – Женевски (Codex Genavensis gr. 23) от XIV в. и Софийски (Codex Serdicensis gr. 144) от втората половина на XVI в. Атинският препис е от ранния XIV в. и е непълен.

[123] Книга эпарха (ред. Сюзюмов), с. 25.

[124] Пак там, VII. 5, с. 81.

която "Книга на епарха" отрежда на посредниците-прекупвачи, свидетелства за подема, настъпил във връзките на империята както с Източна и Западна Европа, така и с Близкия изток.

Както вече беше посочено, от края на XI в. картината започнала да се променя. Италианските търговци, получавайки все повече привилегии от византийските императори, започнали да играят важна роля в търговията и занаятите на имперската столица. Едва ли скоро ще затихнат споровете сред учените за това, дали привилегиите, давани на италианците, са довели до упадък на византийската икономика или, напротив, са я стимулирали. Така или иначе, в края на XI и началото на XII в. условията за упражняване на търговска дейност в Константинопол вече били значително променени, а пазарът – в голяма степен "либерализиран"[125]. "Книга на епарха" вече била изгубила значението си на юридически документ, регламентиращ занаятите и търговията в столицата, поради което излязла от употреба[126].

Когато говорим за юридически извори, би могло да се очаква, че съдебната практика в Константинопол през IX – XI в. ще предостави данни за съдебни дела, водени от или срещу търговци-чужденци. За съжаление няма запазени такива сведения за разглеждания период. Няма и закони, които ясно да регламентират правилата, по които можели да се съдят двама чужди търговци или пък чужденец и местен търговец на византийска територия. Подобни юридически постулати срещаме едва в грамоти от XII в. – те имат за цел да уредят отношенията между гърци и венециански търговци в Константинопол[127]. Както ще видим по-долу, венецианците са единствените чужди търговци, за които в края на X в. изрично се казва, че попадат под юрисдикцията не на епарха, а на логотета на дрома, и които можели да бъдат съдени единствено от споменатия логотет.

Изглежда, че – с изключение на венецианците от един момент нататък – през X и по-голямата част от XI в. отношенията между местните търговци и тези от "извън Рим" се уреждали единствено от службата на епарха. Тя уреждала и споровете, възникнали между тях. Няма обаче запазени документи за конкретни казуси. Интересно е да се отбележи все пак, че в т. нар. inscriptio на "Книга на епарха" (912/13) в качеството си на градски префект се споменава някой си "Филотей, протоспатарий и епарх". Ако това е същият Филотей, който преди това се споменава в "Клиторологиона" (899) като "протоспатарий и атриклиний", т. е. като главен отговорник за приемите и банкетите в двореца,

---

[125] M. Brand. Did Byzantium Have a Free Market? – Byzantinische Forschungen 26 (2000), 63–72: през XI и XII в. във Византия се появили някои елементи на пазарна икономика, но те били заличени от Четвъртия кръстоносен поход (1204).

[126] Книга епарха (ред. Сюзюмов), с. 42.

[127] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig mit besonderer Beziehung auf Byzanz und die Levante. Bd. I. Wien, 1856 (repr.: Amsterdam, 1964), 206–211, no. 74. Срв. I tratatti con Bisanzio 992–1198. A cura di M. Pozza e G. Ravegnani [Pacta Veneta 4]. Venezia, 1993, 119–137, no. 11.

този човек ще да е имал значителен опит в работата с чужденци[128]. За зла участ обаче епархът Филотей се оказал сред поддържниците на неуспелия метежник Константин Дука и в 913 г., много скоро след промулгацията на "Книга на епарха", бил екзекутиран на Хиподрома[129]. Не се знае кой е наследил протоспатария Филотей на поста градски префект и какви са били първите стъпки на новия префект в прилагането на споменатия юридически текст към чужденците в имперската столица.

Естествено важен извор за чуждите търговци в Константинопол са грамотите на византийските императори, с които се дават привилегии на търговците от една или друга италианска морска република. Този процес на даване на привилегии на чужденци обаче започнал в самия край на X в., при императорите Василий II и Константин VIII[130], и получил развитие едва от управлението на Алексий I Комнин (1081 – 1118) нататък.

В контекста на юридическите извори би трябвало да спомена и законодателството, осигуряващо закрилата на стоки, които били спасени от претърпели крушение кораби или от кораби, заседнали в плитчини. Разпоредби в този дух откриваме още в новелите на Лъв VI[131], а в края на XII в. Андроник I Комнин (1182 – 1185) въвел драконовски наказания за кражбата на товари от кораби, които били заседнали в плитчини[132]. Конкретните сведения за стоки, спасени от чужди кораби благодарение на тези разпоредби, датират едва от епохата на Палеолозите[133]. За разглеждания от нас период липсват такива данни, макар изворите да споменават за не едно и две корабокрушения.

Както ще видим по-долу, законите, обезпечаващи правна закрила на пострадалите от пиратски нападения или корабокрушение търговци, са се отнасяли по-скоро за византийски провинциални търговци, отколкото за чужденци,

---

[128] Според Й. Кодер в двата документа става дума за едно и също лице на име Филотей: вж. Das Eparchenbuch (ed. Koder), p. 32, n. 67. Относно нарасналото участие на чужденци в дворцовия церемониал при Лъв VI и за съответните задължения на атриклиния вж. L. Simeonova. Participation of Foreigners in the Court Ceremonial of Leo the Wise: Hidden Meanings. – In: Medieval Christian Europe: East and West. Tradition, Values, Communications. Sofia, 2002, 527–536; срв. и Л. Симеонова. Разшифроване на езика на символите. "Реформите" на Лъв VI Мъдри в дворцовия и публичния церемониал. – Исторически преглед 55 (1999), кн. 5–6, 3–20.

[129] Продолжатель Феофана. Жизнеописания византийских царей. Ред. Я. Н. Любарский. Москва, 1992, с. 160.

[130] Запазен е само латинският превод на хрисовула на Василий II от март 992 г., и то в ръкопис от XVI в.; той е публикуван у: G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, 36–39, no. 17; R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille. Vol. II: Secoli IX –X [Testi e documenti di storia e di letteratura latina medioevale I], 135–137, no. 68; A. Pertusi. Venezia e Bisanzio nel secolo XI. – In: La Venezia del Mille. Firenze, 1965, 117–160. Най-новото издание на текста: I tratatti con Bisanzio 992–1198, eds. M. Pozza–G. Ravegnani, 21–25, no. 1. Вж. и D. M. Nicol. Byzantium and Venice. A Study in Diplomatic and Cultural Relations. Cambridge, 1988, 40–41.

[131] Σ. Τροιάνος. Τὰ ναυάγια, ἡ νεαρὰ 64 Λέοντος τοῦ Σοφοῦ καὶ τὸ κείμενο τῶν Βασιλικῶν. – Περαϊκὴ Νομολογία 14 (1992), 488–495.

[132] Nicetae Choniatae Historia (ed. J.-L. van Dieten), 1.326–329.

[133] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig. Bd. 3. Wien, 1857, S. 215.

намиращи се в акваторията или на територията на Византия. През X в. единственото изключение от това правило, изглежда, са били руските търговци-мореплаватели. Вероятно и т. нар. Родоски морски закон, гарантиращ безопасно плаване на търговските кораби, също се отнасял за византийските провинциални търговци и капитани на плавателни съдове, а не за чужденците[134].

И така, поради липса на достатъчно сведения в наративните и юридическите извори от X – XI в. е трудно да се каже как се е чувствал търговецът – чужденец или провинциалист, в Константинопол, как се е хранел и обличал, как е прекарвал свободното си време и въобще доколко е успявал да се пригоди към столичните нрави през онази епоха. На него обаче са му били дадени известни права, създадени са му били и прилични условия, за да може да упражнява дейността си. Разбира се, статусът му на временно пребиваващ в страната чужденец или на провинциалист, дошъл по работа в столицата, му налагал и ред ограничения, с които той трябвало да се съобразява.

Глава трета: РЕАЛИИ, СВЪРЗАНИ С ПЪТУВАНИЯТА С ТЪРГОВСКА ЦЕЛ

Търговецът, отправил се на дълъг път, бивал подложен на същите изпитания и рискове, на които бивал подложен и всеки друг пътник на големи разстояния, независимо от целта на пътуването си. Пиратски нападения, морски бури и корабокрушения, разбойничество по пътищата и в планинските проходи, внезапно връхлетели го болести и дори смърт били сред опасностите, които дебнели на всяка крачка пътуващия търговец, пратеник на светски владетел, монах, пилигрим, шпионин или скитник.

В Римската империя пътищата се използвали преди всичко за военни цели, след това – за нуждите на администрацията и едва на трето място – за търговия и пътешествия. След късната античност обаче ролята на сухопътните комуникации намаляла. Ако се вярва на Прокопий Кесарийски, още през V в. някои участъци от Via Egnatia били станали трудно проходими. За плачевното състояние, в което през IV – V в. се намирали не един и два от римските пътища, свидетелстват и някои закони, които били съставени в този период и малко по-късно – включени в Теодосиевия кодекс[135].

Въз основа на наличните сведения не може с точност да се определи до каква степен състоянието на пътищата във Византия засегнало движението на стоки за целите както на държавната, така и на частната търговия. Като цяло обаче изворите разкриват една засилваща се тенденция в търговията по суша да се използват товарни животни вместо каруци, а това на свой ред се отразило

---

[134] D. G. Letsios. Nomos Rodion Nautikos. Das Seegesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelschiffahrt in Byzanz. Rhodos, 1996. Срв. превода на W. Ashburner. Nomos Rhodion Nautikos. The Rhodian Sea Law. Oxford, 1909 (repr.: Aalen, 1976).

[135] J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, p. 254.

и на вида на превозваните стоки, и на вида на използвания амбалаж. Така например големите и тежки амфори, които били лесни за превозване с кораб, не можели да бъдат пренасяни от мулета и магарета по суша. За IX – X в. има сведения, че значителни количества вино и зехтин били пренасяни по суша в големи мехове с вместимост от около 50 л, като мяхът, бивал закрепван на гърба на муле. Други стоки, като например зърно и сушени плодове бивали пренасяни с кошове, вързани по двойки, като на гърба на едно товарно животно се закрепвали по два чифта от тези кошове. Твърде възможно е изчезването на вносните амфори от някои части на някогашния римски свят да се дължи не само на промяна в структурата на вноса и износа, но и на промени в начина на транспортирането на стоките[136].

За промените в търговията по суша допринесла и "пътната реформа" от времето на Юстиниан Велики, която била проведена чрез консулски едикти, издадени от Юстиниановия министър Йоан Кападокийски. За тази "пътна реформа" ще стане дума по-нататък. Тук ще спомена, че намаляването на броя на пътните станции в резултат от "реформата" довело до затруднения не само в комуникациите на дълги разстояния, но и в търговията на сравнително къси разстояния. Особено в диоцезите на Азия закриването на пътни станции имало, според Йоан Лидийски, унищожителен ефект върху местните земевладелци: докато преди те докарвали земеделската си продукция да я продават на пътните станции, сега, за да продадат стоката си, те трябвало да я превозват по море; за онези от тях обаче, които живеели далече от морето, това се оказвало невъзможно[137]. Едва ли можем да приемем довода на Ж. Дагрон, че "реформата" на обществените пътища през VI в. автоматично довела до засилване на комуникациите по море[138]. Освен Юстиниановите реформи, за преориентирането на търговията и комуникациите към използването на водни пътища съдействали и редица други фактори.

През ранното средновековие дори Via Egnatia – най-голямата балканска сухопътна артерия, свързваща Изтока и Запада – загубила предишното си значение. Трафикът от Константинопол до днешните Егейска Македония и Епир, а оттам – до Италия и Централна Европа, който в късната античност се осъществявал по Via Egnatia, от VI – VII в. насетне бил изнесен предимно по море[139]. Даже и през IX в. опасностите, които дебнели дръзналия да пътува из вътрешността на Балканския полуостров, издигали сериозни пречки пред търговията и комуникациите[140]. От друга страна, през периода IX – XI в. Егнатиевият път

[136] Пак там, с. 255, бел. 70, 71.

[137] Ioannis Lydi De magistratibus populi Romani libri tres, 3.1. Hg. R. Wünsch. Stuttgart, 1967, p. 151.

[138] G. Dagron. Inscriptions inédites du Musée d'Antioche, II: Un tarif des sportules à payer aux curiosi du port de Séleucie de Piérie (VI^{e} siècle). – Travaux et Mémoires 9 (1985), 435–455.

[139] За изнасянето на голяма част от трафика на Балканите от суша по море през ранното средновековие вж. I. Ch. Dimitroukas. Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jhdt. Athen, 1997, 252–256, 346 sq.

[140] D. Obolensky. The Balkans in the Ninth Century: Barrier or Bridge? – Byzantinische Forschungen 13 (1988), 47–66, особ. 48–50.

оставал, общо взето, открит за пътувания: както ще видим, за това заслуга имала военната защита на пътя, осъществявана от гарнизоните, които били разположени по трасето му.

В началото на IX в. и Рейнско-Дунавският път започнал да възвръща значението си на главна сухопътна артерия на комуникация между Централна Европа и Черно море. За него ще говорим по-нататък във връзка с проблемите на сухопътните комуникации в разглеждания период. Важно е обаче да се изтъкне, че и през средновизантийския период по-голямата част от пътуванията и търговията на дълги разстояния продължавала да се осъществява по море, защото водният транспорт бил значително по-евтин, а морските пътища – общо взето, по-сигурни. Затова и ще започнем разказа за пътуването на чуждите и провинциалните търговци до и от Константинопол с темата за плаванията по море.

1. Пътуване по море

1.1. Капитани – собственици на кораби и търговци

Употребата на гръцките термини naukleroi ("корабовладелци", "капитани на кораби") и emporoi ("търговци") като синоними в "Чудесата на св. Димитър Солунски" навежда на мисълта, че през VII и VIII в. някои капитани на кораби са били и собственици на съответните съдове, а заедно с това – и търговци. Дали са търгували само от името на държавата – в случая става дума за големи доставки на зърно – или наред с държавната са превозвали и продавали и своя стока, е отделен въпрос[141].

Родоският морски закон, за който ще стане дума по-долу, регулира отношенията между търговци, капитани-собственици на кораби и екипаж. Той съдържа ред положения, спазването на които трябвало да гарантира безопасно плаване. От текстовете му става ясно, че един търговец можел да фрахтува, т. е. да наеме от някой корабовладелец кораб за превоз на стоката си по море; често пъти обаче капитанът на кораб бил и негов собственик или съсобственик; когато качел своя стока на борда, капитанът на кораба ставал и търговец[142]. Преплитането на множество функции, при което един и същи човек можел да бъде и собственик на кораба, и негов капитан, и търговец, който превозва стока, най-ясно се вижда от някои византийски жития, отнасящи се за периода VII – VIII в.[143] Има всички основания да се смята, че подобно смесване на функциите е било характерно и за периода IX – X в., при това не само за Византия, но и за намиращите се под пряка византийска власт или под византийско влияние части на Италия.

---

[141] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, 705–706.
[142] Пак там, с. 707.
[143] Пак там, с. 709.

На членовете на екипажа и на пътниците, когато имало такива, също се разрешавало да качат на борда кош или чувал със своя стока, която да изтъргуват на някоя от междинните спирки или в крайната дестинация на пътуването си[144]. Всъщност пилигримите най-често финансирали пътуванията си до Светите места именно по този начин, като превозвали стока, която продавали по време на по пътуването си или след като пристигнели в Сирия и Палестина.

1.2. Сезонен характер на корабоплаването. Скорост на придвижване на търговските кораби

През средновековието годишните времена влияели върху ритъма на живота в много по-голяма степен, отколкото днес. Не само полският труд и корабоплаването, но дори и военните кампании трябвало да приключат до късна есен, когато всички – от селянина и мореплавателя до войника от темната войска и неговия стратег – се прибирали да прекарат зимата по домовете си. В този смисъл правото на тримесечен престой, давано на временно пребиваващите в Константинопол чужди и провинциални търговци, вероятно е било използвано през късната пролет и лятото. За това време те трябвало да продадат стоката си на цариградските търговци на едро, да закупят нова стока, да я натоварят и да си тръгнат по обратния път за дома най-късно в началото на есента.

По море пътуванията с търговска цел вероятно са били извършвани, докато траел сезонът на корабоплаването в Средиземно море – от края на март докъм средата на ноември. През зимата морето било "затворено" за пътувания: терминът mare clausum дори фигурира в Юстиниановото законодателство, в главата за корабокрушенията[145]. Но и през плавателния сезон морето невинаги било спокойно. В описанията на морските бури в средновековната книжнина виждаме пътниците да треперят под проливния дъжд, скупчени на борда под напоени със смола волски кожи. През разглеждания от нас период пътническата каюта още не била позната; тя се появява на венецианските кораби едва в началото на XII в. във връзка с нарасналия поток от поклонници към Светите места. Независимо от неудобствата и рисковете обаче, търговците едва дочаквали да пукне пролетта, за да се отправят на път. Що се отнася до киевските търговци, които плавали по р. Днепър и Черно море до византийската столица и обратно, те се прибирали у дома през ноември, а през април, когато се разтопели ледовете по Днепър, отново се събирали, за да се подготвят за отплаването си през юни[146].

---

[144] M. McCormick. Origins of the European Economy, p. 427.

[145] Вж. mare clausum ("затворено море") в Codex Justinianus 11.6.3.3 (De naufragiis). – In: Corpus Iuris Civilis, II. Ed. P. Krüger. Dublin–Zürich, 1967.

[146] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.109–111 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 50.

В изворите пътуванията по море по едни и същи или сходни маршрути са описани с различно времетраене[147]. Вероятно тези разлики във времетраенето се дължали на ред фактори, каквито били например метеорологичните условия, при които се осъществявало дадено пътуване, големината и видът на кораба, неговият товар, броят на спирките по пътя и пр.

Поради липса на пътнически кораби, почти всички пътуващи – както казахме – били принудени да пътуват най-вече с търговските кораби. Разбира се, част от военнопленниците и хората, взети от византийските власти като заложници, били откарвани в Константинопол на борда на военни кораби – дромони или хеландии. Понякога, най-често по време на война или криза, и византийските дипломати пътували с военни кораби[148]. Общо взето обаче, дипломатите използвали търговски кораби поне за част от пътуването си, а после продължавали пътя си по суша, като гледали да се присъединят към някой търговски керван, ако нямали специален ескорт. За папските легати в изворите не се споменава изрично с какви кораби са пътували до и от Константинопол, но по всичко изглежда, че те обикновено са пътували с търговски и по-рядко – с военен кораб до някоя точка на Балканите или Италия, а оттам нататък продължавали пътуването си по суша. На търговски кораби понякога се качвали и владетели, за да спасят кожата си с бягство. Така например след като понесъл поражение при Кротоне в Калабрия (982), император Отон II избегнал смъртта, като с плуване се добрал до намиращ се наблизо гръцки търговски кораб и с него пристигнал в Росано[149].

Както вече отбелязахме, най-много сведения за плаване по море през разглеждания период има в агиографията – както гръцката, така и латинската. Тъй като немалка част от средновековната развлекателна и приключенска литература е написана именно под формата на жития на истински или измислени светци, значението на този вид извори за историята на средновековните комуникации дълго време беше пренебрегвана или най-малкото – подценявана от съвременната наука. Напоследък обаче се наложи схващането, че дори когато става дума за въображаеми пътешествия, каквото е "пътуването" на св. Григорий от Агридженто, анализът на сведенията за възможните дати на отплаване, за продължителността на пътуването по отделните отсечки, за използваните маршрути и пр. показва, че агиографите са пресъздавали реално съществуващи, съвременни им модели на комуникация. С други думи, фикцията почива на конкретни факти[150].

---

[147] A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 83–88: Sea Lanes.

[148] A. Tibi. Byzantine-Fatimid Relations in the Reign of Al-Mu'izz Li-Din Allah (R. 953–975 A.D.) as Reflected in Primary Arabic Sources. – Graeco-Arabica 4 (1991), 91–107.

[149] Thietmar. Chronicon, II, 20–22 (ed. R. Holtzmann). – MGH SS, n. s., IX. Berlin, 1935.

[150] A. Berger. Leontios Presbyteros von Rom. Das Leben des hl. Gregorios von Agrigent. Berlin, 1995, 26–28, 49–50. Въображаемото пътешествие описва морски маршрути между Южна Италия и Северна Африка, които реално са били използвани от търговските кораби около началото на IX в. – Пак там, 50–52; M. McCormick. Origins of the European Economy, 267–269.

Именно благодарение на подновения интерес на учените към житията днес знаем някои доскоро неизвестни подробности за корабоплаването: например че византийците са умеели да плават и нощем, като се ориентирали по звездите[151]. В агиографията се срещат и кораби със свръхестествени свойства: един такъв кораб пренесъл св. Лъв Катански от Сицилия до Константинопол само за един ден, като минал през Реджо, Кротоне и Отранто. Без съмнение времетраенето – само един ден – на това пътешествие е плод на авторовото въображение, но описанието на маршрута му – от Сицилия през Калабрия и Апулия за Византия – е почерпано от действителността[152].

1.3. Строителство и вид на търговските кораби. Амбалаж и оборудване

През IX – XI в. по отношение на корабостроенето Византия била доста по-напреднала от своите западноевропейски съвременници. Във всеки случай нито една западноевропейска държава, която в периода от VII до XII в. имала излаз на море, не изразходвала толкова средства за строителството и поддръжката на военен флот, колкото Византия. Изключение представлявали единствено Венеция и Генуа, и то от XI в. нататък. Известният византийски стратег Кекавмен например внушава на василевса, че "флотът е славата на Романия" и че "ако флотът изпадне в разруха, и ти самият ... ще паднеш"[153]. По същото време в Западна Европа не се правело разграничение между военни и транспортни плавателни съдове[154]. Вероятно през IX – XI в. амалфитанците, гаетанците и венецианците пътували из Средиземно море на кораби с "двойно предназначение", които според нуждите на момента се използвали за превоз на товари или за бойни действия[155].

До XII в. разполагаме само с откъслечни сведения за византийския търговски флот, докато за същия период изворите предоставят доста подробни сведения за корабите от имперските военноморски сили. Споменават се различни видове дромони (вкл. галери), а също и хеландии, памфили и други помощни съдове за транспорт на хора, коне, боеприпаси и храни[156]. Във византийските

---

[151] Vita Nicolai Studitae. – PG 105, col. 869.

[152] A. Acconcia Longo. La Vita di S. Leone vescovo di Catania e gli incantesimi del mago Eliodoro. – Rivista di Studi Bizantini e Neollenici, n.s. 26 (1989), 3–98, вж. особ. с. 89.1–90.6.

[153] Советы и рассказы Кекавмена. Изд. Г. Г. Литаврина. Москва, 1972, с. 292.19, 296.7–8. Срв. Г. Г. Литаврин. Геополитическое положение Византии в средневековом мире в VII–XII вв. – В: Византия между Западом и Востоком. Опыт исторической характеристики. Отв. ред. Г. Г. Литаврин. С. Петербург, 1999, 11–47, по-спец. 12–13.

[154] W. Unger. Warships and Cargo Ships in Medieval Europe. – Technology and Culture 22 (1981), 233–252.

[155] G. Makris. Studien zur spätbyzantinischen Schiffahrt (Genova, 1988), p. 102 sq.: късновизантийските автори споменават, че венецианците прекарвали стоките си по море с катерги – бързоходни съдове, придвижващи се едновременно с гребла и платна, които служели и за военни, и за търговски цели и които почти винаги се движели в конвои.

[156] G. Makris. Ships. – EHB, vol. I, 91–100. За видовете византийски кораби и техническите им качества вж. и J. H. Pryor. Types of Ships and Their Performance Capabilities. – In: Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002, 33–58.

извори се срещат и множество други названия на кораби, като например сандалион (някакъв плавателен съд, от лодка с гребла до малък кораб), платидион (малък товарен съд), кутрувион (съд за транспортиране на течности), грипос (рибарска гемия) и др. Според Дж. Макрис фактът, че в изворите някои названия на военни кораби (например хеландии, памфили и др.) се употребяват и за търговски кораби, показва, че през разглеждания период във Византия строителството на плавателни съдове с търговско предназначение заимствало модели и конструкции от военното корабостроене, което било технически понапреднало[157].

Изследването и реконструкцията на потънали кораби дава известна представа за техните размери и технически характеристики. Така например на кораба от Серче Лиманъ, който претърпял крушение около 1025 г., му е направена доста точна реконструкция[158]. Този тип изследвания обаче е в доста ранен стадий, така че повечето открити от подводната археология съдове още не са реконструирани и подробно изследвани. Такъв е например случаят с един претърпял крушение кораб от IX в., открит край Бозбурун в Мала Азия, който още чака обстойно проучване[159]. Засега разполагаме с резултатите от сравнително подробното проучване на само три претърпели крушение търговски кораби, като и трите са открити край брегове на Анатолия. Те са известни в науката като Ясъ Ада I (VII в.), Селимие (IX в.) и Серче Лиманъ (XI в.) и са изследвани от Института за морска археология (INA) в Бодрум[160].

Що се отнася до изображенията на византийски кораби в илюстрованите ръкописи, разполагаме с три византийски ръкописа от IX в., които съдържат такива изображения. Това са Хлудовият псалтир от 843 – 847 г. (Москва, Истор. музей, ms. 129 D, fol. 88 r), илюстрованите "Беседи на Григорий Назиански" от 879 – 882 г. (Париж, Bibliothèque Nationale, ms. gr. 510, fol. 367v) и датиращите приблизително от същото време –, т. е. третата четвърт на IX в. – Sacra Parallela, приписвани на Йоан Дамаскин (Париж, Bibliothèque Nationale, ms. gr. 923, fol. 207r)[161]. Споменатите изображения обаче са прекалено схематични, за да може по тях да се правят заключения за характеристиките на византийските съдове от онова време.

---

[157] G. Makris. Ships, p. 93.

[158] J. R. Steffy. The Reconstruction of the Eleventh-Century Serçe Liman Vessel: A Preliminary Report. – International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 11 (1982), 13–34.

[159] Вж. F. M. Hocker. Bozburun Byzantine Shipwreck Excavation: The Final Campaign 1998. – Institute of Nautical Archaeology Quarterly 25/4 (1998), 3–13.

[160] N. Günsenin. Medieval Trade in the Sea of Marmara. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 125–135, по-спец. с. 131, бел. 9.

[161] Вж. В. Щепкина. Миниатюри Хлудовское псалтири. Москва, 1977, no. 88; K. Weitzmann. Byzantine Book Illumination and Ivories. London, 1980, chap. IV, fig. 1; Idem. The Miniatures of the Sacra Parallela: Parisus Graecus 923. Princeton, 1979, fig. 203.

Изучаването на арсеналите-корабостроителници също дава сведения както за корабостроенето и видовете плавателни съдове от дадена епоха, така и за комуникациите, търговията и военното дело. За жалост, сведенията за арсенали-корабостроителници от разглеждания период са сравнително малко на брой и се отнасят предимно за доминираните от мюсюлманите части на Средиземноморието: от Сирия и Египет на изток през цяла Северна Африка (и особено Тунис) до Кордовския халифат на запад. В света на исляма най-ранните арсенали-корабостроителници били основани в Тунис още в периода между 685 и 705 г., а най-късните били основани в Месина и Палермо след превземането на Сицилия от арабите през IX в. През IX и X в. обаче корабостроителниците на Месина и Палермо имали огромно значение за мюсюлманския флот в Източното Средиземноморие[162]. В Южна Италия Амалфи и Салерно на Тиренско море и Бари на Адриатическо море също имали корабостроителници, които били предшественици на основания в края на XII в. държавен арсенал на Венеция. За тях обаче няма конкретни сведения[163].

Във Византия корабите се строели от специални предприемачи, наричани калафати, които наемали за тази цел корабни дърводелци. Размерите на товарните кораби били най-различни. Преобладавали морските съдове с вместимост от половин до десет тона: тези съдове с малка вместимост се използвали за каботажно плаване и за превоз на стоки и пътници през Босфора; на практика те малко се различавали от риболовните гемии. За далечни плавания византийците използвали по-големи кораби с вместмост от 150 до 200 тона. Такъв кораб можел да вземе на борда си над сто пътници, а за неговото пускане по вода били необходими над триста човека. Според Родоския морски закон стойността на кораба зависела от неговата вместимост: например кораб с вместимост от около един тон се оценявал на пет-шест номизми. По време на война властите реквизирали големите търговски кораби, за да бъдат използвани за превоз на държавни товари или преоборудвани във военни кораби[164].

Корабите от онази епоха били снабдени с гребла и платна. Платната от своя страна можели да бъдат триъгълни, каквито обикновено използвали арабите, или четириъгълни. При насрещен вятър или буря платната бивали спускани и се разчитало само на веслата. Големите кораби имали гребци, които пък имали нужда от значително количество вода, за да избегнат обезводняването на организма си. Изчислено е, че един дромон се нуждаел средно от един тон питейна вода на ден за гребците си, като споменатият боен кораб обикновено носел на борда си тридневни запаси от вода[165]. Трудно е да се каже обаче от какви запаси с вода се нуждаел един по-малък кораб, използван само за превоз

---

[162] M. Lombard. Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VII^{e}–XI^{e} siècles). – In: Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée. Ed. M. Mollat. Paris, 1958, 53–106; срв. и A. Y. Al-Hassan–D. R. Hill. Islamic Technology: An Illustrated History. Cambridge, 1986.

[163] E. Concina. L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Milano, 1984, 9–24.

[164] Г. Г. Литаврин. Как са живеели византийците. Превод А. Кисиленко. София, 1984, с. 29.

[165] J. H. Pryor. Types of Ships and Their Performance Capabilities, p. 53, n. 35.

на стоки и пътници. Малката вместимост на повечето търговски кораби не позволявала на борда им да се вземат големи количества питейна вода и храна и затова на корабите им се налагало често да спират, за да попълват запасите си[166].

Проблем представлявало и теглото на амбалажа: така например през X в. на византийските кораби питейната вода все още се съхранявала в специални бордови амфори (гр.: kadoi), а от средата на XI в. нататък – и в бурета, които представлявали по-лек вид амбалаж[167]. Виното и зехтинът също били транспортирани по море в амфори[168]. Независимо от навлизането на по-лекия дървен амбалаж обаче, за периода от X до XIII в. основен амбалаж за превоза на течности по море си оставали амфорите[169]. Откритите амфори на борда на потънали в Черно и Мраморно море кораби свидетелстват, че съдовете, използвани за превоз на вино, се употребявали неколкократно от техния собственик – мореплавател и търговец[170].

В писмените извори сведенията за резервните части и инструментите, които трябвало да носи на борда си един търговски кораб, са доста фрагментарни и от тях не могат да се направят кой знае какви заключения. От друга страна обаче, известна представа за това, какви са били инструментите за отстраняване на повреди, приборите за риболов (мрежи и харпуни), оръжието (предимно копия и саби) и личните вещи на екипажа и пътниците, добиваме от предметите, намерени на борда на потънали кораби. Особено интересна информация в това отношение предоставя корабът от Серче Лиманъ: по всяка вероятност той е пътувал от Сирия към Северноегейското крайбрежие (областта на Редесто в Източна Тракия), а сред търговците на борда му може би е имало и българи[171]. На този кораб са намерени съдове за съхраняване на хранителни запаси и прибори за готвене, които показват с какво и как са се хранели пътуващите по море, а също и ножове, кирки, брадви и други сечива, с които екипажът и пътниците можели да си устроят бивак на брега; намерени са и комплекти за бръснене и подстригване, огледала, кутии с фигури за шах и табла, дезинфектанти[172]. Българското етническо присъствие сред търговците се доказва не само от имената на собствениците върху някои от използваните за амбалаж ам-

---

[166] J. H. Pryor. Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean. Aldershot, 1987; Idem. Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571. Cambridge, London, etc., 1992.

[167] J. H. Pryor. Types of Ships and Their Performance Capabilities, p. 54, note 39.

[168] J. Koder. Maritime Trade and the Food Supply for Constantinople in the Middle Ages. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 109–123, вж. по-спец. 118–119.

[169] N. Günsenin. Les amphores byzantines (X^{e}–XIII^{e} siècle): typologie, production, circulation d'après les collections turques. Université Paris I (Panthéon–Sorbonne). Paris, 1990.

[170] Вж. библиографията цит. от F. van Doorninck, Jr. The Byzantine Ship at Serçe Limani: An Example of Small-Scale Maritime Commerce with Fatimid Syria in the Early Eleventh Century. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 137–148, вж. по-спец. с. 142, бел. 24.

[171] Serçe Limani: An Eleventh-Century Shipwreck. Vol. I: The Ship and Its Anchorage, Crew and Passengers. Ed. by G. F. Bass, S. Mathews, J. R. Steffy, and F. van Doorninck, Jr. College Station: Texas A&M University Press, 2003.

[172] F. van Doorninck, Jr. The Byzantine Ship at Serçe Limani, 143–148.

фори, но и от факта, че най-добрите паралели на намерените на борда инструменти и оръжия са от България и върху голяма част от керамичния амбалаж има печати на грънчарски работилници от българските земи, които по това време се намира-ли под византийска власт[173].

При пиратско нападение защитата на кораба се поемала от екипажа и пътниците. Оръжието на екипажа на търговските кораби се състояло предимно от саби и дълги и къси копия, с които можело да се попречи на пиратите да вземат кораба на абордаж. Намерените на борда на кораба от Серче Лиманъ оръжия показват, че сабите са имали специални приспособления, с които са били здраво прикрепяни на кръста, за да не бъдат изпуснати през борда. Копията също били снабдени с допълнителни съоръжения, с цел да служат не толкова за пронизване, колкото за отблъскване на врага[174].

От днешна гледна точка, плаването през IX – XI в. би могло да се определи като рисковано и бавно. По запазени данни за трайността на различни пътувания из Средиземно море някои учени изчисляват, че дори и при попътен вятър и с вдигнати платна един кораб от онази епоха развивал скорост, която обикновено варирала между 2,4 и 3,5 морски възела и твърде рядко надвишавала 4 възела[175].

1.4. Подготовка за отплаване. Кредитиране на морските търговски начинания. Търговски договори и съдружия

Подготовката за заминаване отнемала на търговеца доста сили и време. Той си давал сметка, че успехът на неговото начинание зависел в голяма степен от това, как ще уреди пътуването си и превоза на стоките си. В края на краищата ставало дума не само за закупуването на стока и фрахтуването на кораб, но и за намирането, поне от един момент нататък, и на кредит, с който търговецът да финансира напълно или отчасти своето начинание. Освен това, търговецът съзнавал, че по пътя му към близки и далечни пристанища го дебнели най-различни опасности и че той можел и да не се завърне. В най-добрия случай търговецът щял да отсъства продължително време от дома: дори и през втората половина на XIV в. пълният цикъл на едно търговско пътуване между, да кажем, Венеция, Александрия и Англия траел средно по две години. Това, разбира се, налагало търговецът да се заеме преди заминаването си и с уреждането на куп неотложни дела от рода на наследствени и имуществени въпроси, съдебни спорове и пр.

И така, търговецът несъмнено се нуждаел от търпение и капитали, за да се подготви за едно продължително и скъпо търговско начинание. Но преди да пристъпим към темата за подготовката и кредитирането на византийските провинциални търговци и на италианските им "колеги", нека се спрем накрат-

[173] Пак там, 139–140.
[174] Пак там, 145–146.
[175] J. H. Pryor. Types of Ships and Their Performance Capabilities, 33–55.

ко на екзотичния разказ на Константин Багренородни за това, как варягите търговци прекарвали зимата у дома и се подготвяли за отплаване още с пукването на пролетта.

Константин Багренородни пише, че "когато дойде месец ноември, техните архонти веднага извеждат всички роси от Киев и се отправят на "полюдие" (гр.: eis ta poludia), което се нарича "обиколка" (гр.: gyra), а именно в славиниите на вервианите, другувитите, кривичите, северите и други славяни, които са пактиоти на росите"[176]. В съвременната наука се наложи схващането, че варягите търговци са прекарвали зимните месеци, като са помагали на своите князе да събират ежегодния трибут от подчинените им славянски племена. Трибутът най-вероятно е бил плащан в натура – мед, восък, кожи, роби и т. н. След това споменатите продукти бивали реализирани от същите тези търговци-варяги на външните пазари, включително и във Византия. За такива ежегодни "обиколки" на владетеля на росите из селищата на подвластните му славяни и за събиране на ежегоден трибут във вид на дрехи дава сведения и арабският автор от X в. ибн Русте[177].

Изхранването на търговците от подчинените на варягите славянски племена би могло да се осъществи само при условие, че споменатите търговци са били членове на дружината на княза, т. е. принадлежали са към местната аристокрация. Константин Багренородни ни уведомява също така, че "като се хранят там [т. е. в славиниите] цяла зима, те отново – като се почне от месец април, когато се топи ледът по реката Днепър – се завръщат в Киев. След това… вземайки своите моноксили, те ги екипират и се отправят за Романия."[178]

За подобно "изхранване" на княжеската дружина от местното славянско население се говори и в "Повест за изминалите години" под рубриките за 1018 и 1069 г.: дружината се пръсвала по градовете "на покорм"[179]. Сведения за "изхранване" на варяжките дружини от подчинените им славяни дават и някои арабски автори, като например ибн Русте и ал-Гарнизи[180]. По всяка вероятност, щом са били членове на дружината на някой местен княз, споменатите варяжки търговци са били и воини. Това не бива да ни учудва: за варягите – както за всички останали викинги – войната, пиратството и търговията били неразделно свързани в едно цяло[181]. По всяка вероятност тези воини, пирати и търговци не

---

[176] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.105–109 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 50. Срв. коментара на този пасаж – пак там, 329–331, бел. 64–73.

[177] А. П. Новосельцев. Восточные источники о восточных славянах и Руси VI–IX вв. – В: А. П. Новосельцев, В. Т. Пашуто, Л. В. Черепнин, В. П. Шушарин, Я. Н. Щапов. Древнерусское государство и его международное значение. Москва, 1965, с. 389. Срв. А. П. Новосельцев. Арабские источники об общественном строе восточных славян IX – первой половины X в. (полюдие). – В: Социально-экономическое развитие России. Москва, 1986, 22–26.

[178] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.109–113 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 50.

[179] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, 97, 116.

[180] А. П. Новосельцев. Восточные источники, 397, 400.

[181] S. Blöndal. The Varangians of Byzantium. An Aspect of Byzantine Military History Translated, Revised and Rewritten by B. S. Benedikz. Cambridge–London, etc., 1978, p. 33 sq.

са притежавали недвижима собственост, за опазването на която да е трябвало да вземат мерки от рода на тези, които – както ще видим – вземали италианските търговци, преди да отплават.

Славяните имали и друго задължение спрямо росите: да строят лодки, с които последните да се отправят на търговски плавания. Според Константин Багренородни славяните, в качеството си на пактиоти на росите, прекарвали зимата, като сечели дървета в планините си и от тях правели лодки, които после вкарвали в най-близкия водоем; така лодките бивали докарвани до Днепър, където славяните ги продавали на росите; те пък се отървавали от старите си моноксили и се заемали с екипирането на новите[182]. С други думи, славяните извършвали ред повинности за росите (или варягите) и заедно с това търгували с тях[183].

По друг начин протичала подготовката за отплаване на италианските търговци през X и XI в. Подобно на кръстоносците, които щели да се отправят към Светите места в една по-късна епоха, споменатите търговци гледали да уредят преди заминаването си каквито въпроси имали за уреждане у дома, включително и тези, които били свързани с покупко-продажби на имоти и завещаване или прехвърляне на собственост. Така например в нотариално заверените документи от Амалфи през X – XII в. често се срещат изрази като "да бъде на [далечно] плаване" (esse ad navigandum) или "да бъде далече от страната, в невъзможност да се върне тук" (esse foris de istam terram, non posse hic venire)[184]. Подобни формули срещаме и в документите от други южноиталиански центрове на морската търговия от периода X – XII в., а именно от Гаета[185], Салерно[186], Бари[187], Барлета[188], Бриндизи[189] и др. От друга страна, тези документи са преднамерено кратки и неясни, вероятно за да не се възползва конкуренцията от информацията за конкретното пътуване с търговска цел. С редки изключения, те не разкриват нито крайната точка на пътуването, нито вида и количеството на превозвания товар[190].

Нямаме конкретни сведения за мерките, които вземал източният търговец за опазване на имота си в свое отсъствие, нито за това, какви други приготовления извършвал той, преди да потегли за далечни страни. Известна представа за това придобиваме единствено от документите, запазени в Генизата на Кайро и

---

[182] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.9–19 (ред. Литаврин–Новосельцев), 44–46.

[183] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, p. 120.

[184] Codice diplomatico amalfitano (ed. Filangieri di Candida). Vol. I, p. 33, no. XXI; p. 64, no. XLII; p. 74, no. XLVIII; p. 77, no. L; p. 97, no. LXI; p. 108, no. LXVIII; p. 110, no. LXIX; p. 119, no. LXXIV.

[185] Codex diplomaticus caietanus, 2 vols.

[186] Codex diplomaticus cavensis, 8 vols.; Codice diplomatico longobardo (ed. Schiaparelli), 2 vols.

[187] Codice diplomatico barese, 10 vols.

[188] Codice diplomatico barlettano, vol. I.

[189] Codice diplomatico brindisino, vol. I (eds. De Leo–Monti).

[190] A. O. Citarella. Il commercio di Amalfi nell'alto Medioevo, 33–97.

датиращи най-рано от края на X или началото на XI в. Един търговец-евреин от Кайро например изрично споменава в юридически документ, че при заминаването си на далечен път оставя на жена си, двете си дъщери и слугинята сума от 25 динара и 5 мери пшеница. В послепис е добавено: "слугинята изчезна от къщи"[191].

Тук трябва накратко се спрем и на въпроса за кредитирането, тъй като на практика далечните плавания с търговска цел рядко минавали без теглене на заеми от страна на търговците. Заедно с кредитирането накратко ще спомена и възникването на практиката да се сключват търговски договори със съответния лихвен процент – практика, за която вече споменахме, че била новост в Западна Европа. Сведенията за кредитиране в западноевропейските извори от X – XI в. обаче са толкова бегли и разпръснати, че можем по-скоро да предполагаме, отколкото да докажем, че там е съществувало кредитиране на търговските начинания. Противно на очакванията ни, тези отначало доста слаби, наченки на кредитирането не се появили в Германия, където в периода между X и XII в. влезли в експлоатация нови сребърни рудници, а в Италия, където през същия този период вече почти била изчезнала пропастта, която някога разделяла поземлената аристокрация от търговците[192].

За разлика от Западна Европа, където кредитирането на търговските начинания започнало да набира скорост от XIII в. насетне[193], във Византия кредитирането водело началото си още от късната античност. Понякога двама човека теглели общ заем, като сключвали и договор помежду си за това, кой какъв дял от финансовата отговорност ще поеме, ако понесат щети[194]. Кредитът представлявал заем срещу определен лихвен процент или пък бил даван срещу ипотекиране на собственост. Обикновено златарите и сарафите били тези, които действали като лихвари. Макар и църквата да осъждала морално лихварството и във Византия то да било забранявано нееднократно до началото на X в., при Лъв VI лихварството било окончателно легализирано. Лихвеният процент варирал между 8,33 и 16,67 от заетата сума, в зависимост от условията на договора. Понякога законът бил заобикалян и лихвата достигала една трета от заема. Известни са случаи, когато дори духовни лица във Византия се занимавали с лихварство, въпреки забраната на каноните. Кредиторът бил длъжен два или три пъти да напомни на длъжника за изтичането на срока на заема, след което имал право да се обърне към съда. В присъствието на представител на властите се извършвал опис и разпродажба на имуществото на неизрядния платец, като с това той бил длъжен да покрие и съдебните разноски[195].

---

[191] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, vol. I, p. 143, no. 88.

[192] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 72–73.

[193] Ж. льо Гоф. Търговци и банкери през средновековието, 24–30.

[194] По-подробно за кредитирането на морските търговски начинания на византийците вж. A. E. Laiou. Byzantium and the Commercial Revolution. – In: Europe medievale e mondo bizantino. Contatti effettivi e possibilità di studi comparati. A cura di G. Arnaldi e G. Cavallo. Roma, 1997, 239–253.

[195] Г. Г. Литаврин. Как са живеели византийците, с. 30.

Както вече изтъкнахме, в Западна Европа полицата, кредитът и застраховката на кораба и неговия товар били, общо взето, продукт на т. нар. търговска революция от XIII в., като най-напред се появили в италианските морски републики[196]. Проблемът с кредитите се оказал изключително сложен за средновековния християнски свят по религиозни и морални причини. Но този проблем така или иначе трябвало да бъде решен, тъй като търговецът бил принуден да търси капитали извън собствените си ресурси и колкото повече се разраствала дейността му, толкова по-неотложна ставала тази нужда. От многобройните форми на заем особено важен за търговията по море бил т. нар. морски заем: той бивал изплащан само тогава, когато корабът и превозваният от него товар пристигнели невредими. Така този тип заем почти винаги се ограничавал до едно пътуване или по-точно – до един прав и обратен курс, които представлявали главната форма на търговско плаване през средновековието[197].

Морският заем водел началото си от гръко-римското право и останал в употреба през цялото средновековие, макар и постепенно да губел първостепенното си значение. Подобно на обикновения заем, той включвал определена лихва, като при това заемодателят не ставал непременно съдружник на заемополучателя. В случай на пълна загуба на стоката в резултат от крушение или пиратско нападение, заемът бивал опрощаван. Тази клауза в договора позволявала на страните да твърдят, че не става дума за "лихварство", а че изискваната лихва е един вид застраховка срещу евентуални загуби. Морски заеми често се срещат в морските архиви на почти всички пристанища в западния християнски свят. Както казахме обаче, от средата на XIII в. тяхното значение в Западна Европа намаляло по две причини: от една страна, от Папството обявили, че при този тип заеми наистина става дума за "лихварство", а, от друга страна, като независима форма на бизнес започнала да се развива застраховката[198].

Интересно е да се хвърли един поглед и на възникването на кредитирането в противоположния край на християнския свят, в северните части на Киевска Рус. Най-ранните документи, написани на брезова кора (т. нар. береста), датират от средата и втората половина на XI в., а XII в. бележи кулминацията в тяхното разпространение. Основна тема в тях са парите: подателите им искат да им се плати, напомнят, че трябва да им се плати, пишат, че изпращат пари или сравняват цени. Споменатите "береста" произхождат главно от Новгород, но също и от други руски градове, като Смоленск, Старая Руса, Псков и др.[199] Парите, за които се говори в тези документи, не са непременно монети: напротив, платимите суми са изчислени или в гривни, т. е. в слитъци сребро, или във векши, веверици и куни – подразделения на гривната, които всъщност означа-

---

[196] Ж. льо Гоф. Търговци и банкери през средновековието, с. 31: кредитът успял да стигне до отдалечените от Италия търговски центрове по Атлантическото крайбрежие – Рошел, Бордо и района на Бретон – едва през XVI в.

[197] Пак там, с. 17.

[198] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, p. 76.

[199] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750–1200, 283–285.

ват кожи от катерици и белки. Макар че ценните кожи със сигурност са се използвали като платежно средство, думите, с които били наричани те, започнали да служат по-скоро за означаване на съизмерими помежду си стойности, отколкото за специфични предмети[200]. От запазените "береста" се вижда и че за да получи исканата сума, кредитополучателят не само трябвало да се закълне в светия кръст, но и да представи солиден гарант[201].

Няма конкретни доказателства за това, дали споменатото в "брезовите" документи кредитиране е обслужвало само търговията в рамките на Киевска Рус или е подпомагало и външната търговия – било с Византия, било със Северна Европа. Така или иначе, до началото на XII в. главно в северните части на Киевска Рус циркулирали и европейски сребърни денарии, а в Киев и в южните части на страната византийски монети се срещат, макар и спорадично, чак до 1130 г.[202] Пространната версия на т. нар. Руска правда, датираща от XII в., съдържа ред постановки, които уреждат както паричните и имуществените спорове, така и отпускането на заеми и получаването на лихви[203]. Това безспорно е още едно доказателство за разцвета на търговията в Киевска Рус по онова време. Нещо повече: данните за кредитирането на търговските начинания и за разпространението на чуждестранни валути на територията на Киевска Рус през втората половина на XI и първата половина на XII в. свидетелстват за една търговия, която била коренно различна от варяжката си предшественица от първата половина на X в.

Във връзка с кредитирането трябва да спомена и сключването на търговски договори. Трудно може да се каже къде точно се е зародила тази – както я нарича Р. Лопес – средновековна иновация, а именно търговският договор. Ако започнем със сведенията от византийските агиографски съчинения от VII в. и арабските юридически текстове от VIII в., минем през търговската кореспонденция на евреите от XI в., разпръснатите венециански договори от малко по-късна епоха и накрая – значителното количество генуезки нотариални документи от XII в., ще стигнем до XIII в., когато едни и същи, общо взето, стандартизирани търговски договори започват да се срещат из цялото Средиземноморие.

Най-ранната форма на договор, срещана в мюсюлманските юридически текстове и от време на време – в най-ранните венециански документи, е тази, при която един търговец се заклевал да превози, а по всяка вероятност – и да продаде стоките на друг търговец, извършвайки това само като приятелски жест, без да взема комисионна. По всяка вероятност, търговците се редували да си оказват такава помощ един на друг, дори и без формално да са били обвързани

---

[200] В. Л. Янин. Денежно-весовые системы русского средневековья. Домонгольский период. Москва, 1956, 42–56, 187–188.

[201] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750–1200, p. 285.

[202] T. S. Noonan. The Monetary History of Kiev in the Pre-Mongol Period. In: Harvard Ukrainian Studies 11 (1987), 384–443.

[203] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750–1200, p. 287, notes 30–32.

в съдружие. Тази ранна патриархална форма на търговски договор съществувала, изглежда, само при венецианците, но не и другаде в Европа. По-късно, когато намалели рисковете за корабоплаването, тя била заменена с договор, при който – срещу определена комисионна или предварително договорена сума – един търговец поемал грижата за делата на друг[204].

Накрая трябва да споменем и т. нар. общество (лат.: societas) – една по-изгодна, но изискваща и по-голяма степен на солидарност форма на съдружие, която водела произхода си от гръко-римския договор и намерила място и в средновековното право. Съдружниците участвали в начинанието и с капитал, и с труд, като заедно с това делели и рисковете, и печалбата. За съжаление, всеки от съдружниците – независимо с какъв капитал участвал в начинанието – бил солидарно отговорен с останалите по отношение на поетите от тях задължения или направени дългове. При дребни по мащабите си начинания рисковете от такова съдружие не били големи, но при начинания, които изисквали и привличали по-голям кредит, рисковете били сериозни. Така един търговец, участвал в съдружието с малък капитал, можел да се окаже сериозно задлъжнял заради ангажиментите, поети от съдружниците му, които участвали с по-големи капиталовложения. Затова, както се вижда и от най-ранните запазени документи, венецианците прибегнали до една по-конвенционална форма на съдружие – тази между членовете на едно семейство. Т. нар. fraterna включвала двама или повече братя, които влагали общия си, най-често наследствен капитал в обща търговия. Тази форма на съдружие просъществувала докъм XII в., когато венецианците развили т. нар. compagnia (от cumpanis, "този, с когото ядеш хляб"), която включвала и други роднини[205].

При морските търговски начинания обаче солидарността на останалите членове на едно семейство била по-маловажна от солидарното поемане на отговорност от страна на другите пътници на кораба. Както ще видим от изложението, посветено на корабоплаването и морското право, солидарното носене на отговорност се проявявало особено при нуждата да се понесат загуби от изхвърляне на стока през борда. Постановки в този дух се срещат в т. нар. Родоски морски закон, а оттам и във Василики.

За да приключим с въпроса за подготовката на търговците за отплаване, която неизменно включвала вземането на кредити и нерядко – влизането в съдружие, трябва да изтъкнем, че в разглеждания период банковото дело още не било развито. Вече споменахме, че във Византия като основни заемодатели действали сарафите и лихварите. Не по-различно било положението и в Западна Европа: и там като заемодатели през разглеждания период действали преди

---

[204] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 73–74.

[205] Пак там, 74–75. Дейността на компаниите скоро се разраснала към вътрешността и обхващала хора не само от Венеция, но и от редица други градове – от Пиаченца и Асти до Лука и Сиена. Тъй като била пригодена повече за търговия по суша, отколкото по море, в крайна сметка венецианците я изоставили, а за генуезците въобще няма данни да са я практикували.

всичко обменителите на пари и собствениците на заложни къщи. Едва към края на XII в. започнал да се проявява процесът, който в един по-късен период довел до възникването на банково дело, обслужващо търговията на далечни разстояния[206].

1.5. Корабоплаването, морската търговия и морското право

Поне до началото на кръстоносните походи няма сведения за юридическо ограничаване на търговията на немюсюлманските народи в онази част от Средиземноморието, която била доминирана от мюсюлманите. Някои съвременни учени дори смятат, че именно ислямският "либерализъм" спомогнал за възраждането на морската търговия през IX – X в. В действителност обаче тази свобода в корабоплаването и търговията по море се отнасяла само за арабските мореплаватели, които кръстосвали Средиземно море от Сирия на изток до ал-Андалус на запад, а също така и целия Индийски океан[207]. От запазените документи от Генизата на Кайро се вижда, че макар и да не били ограничавани в правото си на придвижване и търговия, евреите в доминираните от мюсюлманите части на Средиземноморието нямали право да притежават кораби. Те зависели в морската търговия от корабите на мюсюлманите и християните[208].

Що се отнася до търговците-евреи в незавладените от арабите или византийците части на Италия през IX и X в., те също нямали право да притежават кораби, а за превоз на стоките си по море зависели от християните – корабовладелци и капитани. В началото на X в. венецианският дож Орсо Партечипацо, наричан още и Партичако, изрично забранил на евреите да използват венециански кораби за превоз на стоките си[209]. Забраната венециански кораби да превозват стоки на евреите е повторена и в известния указ на дожа Пиетро IV Кандиано (959 – 976), с който се забранява търговията с роби[210]. Забраните на двамата дожове и особено тази на Пиетро IV Кандиано ни карат да подозираме, че е възможно "стоките", които евреи-търговци желаели да превозват на венециански кораби, да са били хора, откарвани на близкоизточните пазари, за да бъдат продадени в робство.

С хрисовула си от 992 г. императорите Василий II и Константин VIII пък забранили на венецианците да качват на корабите си стоки на амалфитанци, евреи, лангобарди и на град Бари; даваните от имперското правителство

---

[206] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 78–79.

[207] A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, 132–182. Срв. A. Lewis. Mediterranean Maritime Commerce, A.D. 300–1100. Shipping and Trade. – In: Idem. The Sea and Medieval Civilizations /VR/. London, 1978, Study XII.

[208] M. Gil. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents and Parallel Sources. – Italia Judaica, V (1995), 96–171, вж. по-спец. 131–144: The Economy and the Jewish Merchants.

[209] A. O. Citarella. Il commercio di Amalfi nell'alto Medioevo. Salerno, 1977, p. 44, n. 24.

[210] R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille, II, 70–74, no. 41. Срв. G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, 25–30, no. 13.

търговски привилегии се отнасяли единствено за венецианците. Трудно е да се каже дали грамотата от 992 г. визира всички търговци –жители на Бари, който в онзи момент бил столица на катепаната Италия, или само неговите търговци-евреи, които в моменти на антиеврейски гонения демонстрирали солидарност и с едноверците си от Отранто – другия по-голям град на Апулия[211]. Вероятно тези мерки срещу евреите във византийските владения на Италийския полуостров били насочени към ограничаване на конкуренцията от страна на еврейските търговци, чиято мрежа от връзки из цялото Средиземноморие засягала икономическите интереси и на християни, и на мюсюлмани. Така или иначе, през ранното и високото средновековие активно занимаващи се с търговия еврейски общности имало в почти всички по-големи пристанищни градове на византийска Апулия – Отранто, Таранто, Бриндизи, Бари[212].

Няма изрични сведения през IX – XI в. евреите от Константинопол или от балканските и малоазийските провинции на Византия да са били ограничавани по отношение на правото да притежават търговски кораби или да пътуват по море. Няма обаче и сигурни сведения за това, че византийски евреи-търговци от периода IX – XI в. са пътували по море на далечни разстояния[213]. На евреите-търговци от Константинопол, както ще видим, им били наложени ограничения по отношение на износа на ценни стоки.

В онези части от Средиземно море, които били под контрола на Византия, морската търговия се подчинявала на споменатия по-горе Родоски морски закон[214]. Съставен вероятно през VI или VII в. въз основа на по-ранни законови разпоредби, през IX и X в. той бил главният морски закон на империята и по тази причина е включен в законодателния свод Василики. Транспортираните по море стоки заемат периферно място в него, тъй като основната цел на този юридически текст е друга – да осигури безопасно плаване.

И все пак в Родоския морски закон се изброяват ценни стоки, като злато, сребро, перли и коприна, а също и някои не толкова ценни стоки като необработен лен и ленени тъкани, роби, жито, вино и зехтин. Търговците не трябвало да пренасят такива стоки със стари и несигурни кораби[215]. Обикновено зърното било транспортирано в чували или в насипно състояние[216]. Родоският

---

[211] За солидарността на евреите от Бари с тези от Отранто по време на погромите на Роман Лакапин вж. J. Starr. The Jews in the Byzantine Empire 641–1204. New York, 1939 (repr.: New York, 1970), 152–153.

[212] M. Tangheroni. Commercio e navigazione nel Medioevo, p. 26.

[213] Единствените сигурни сведения за евреи търговци, пътуващи между Константинопол, Картаген, Испания и Галия, са от първата половина на VII в. Вж. Doctrina Jacobi nupter baptizati, публикувана у: G. Dagron–V. Déroche. Juifs et chrétiens dans l'Orient du VII^{e} siècle. – Travaux et Mémoires, 11. Paris, 1991, 213–219.

[214] Bas. Libri LIII Appendix Restituta (ed. Scheltema–van der Wal), 2464–2479.

[215] За пренасянето на стоки по море вж. Nomos Rodion Nautikos (ed. Letsios), 134–143. За транспортирането на храни по море до Константинопол вж. и J. Koder. Maritime Trade and the Food Supply for Constantinople in the Middle Ages, 113–115.

[216] A. J. Parker. Cargoes, Containers and Storage: The Ancient Mediterranean. – International Journal of Nautical Archaeology 21 (1992), 93–95.

морски закон постановява, че ако по време на морска буря зърното в трюма се намокри, моряците са тези, които трябва да заплатят глоба за съсипването на стоката на търговците[217].

Резервните части и инструментите заедно със запасите от храна и вода и личните вещи на екипажа и пътниците правели невъзможно товаренето на голямо количество стока. Въпреки това, капитаните-собственици на кораби гледали да натоварят колкото се може повече стока, като често се стигало до опасно претоварване на кораба. Затова Родоският морски закон регулира изхвърлянето на стока през борда по време на буря. Още преди отплаването собственикът-капитан на кораба трябвало да се допита до пътниците и с гласуване да се реши какво обезщетение трябва да бъде изплатено на този, който понесе загуби в резултат от изхвърляне на стока, от страна на всички останали. Според друга алинея на същия закон търговецът можел да предяви претенции към капитана за понесени щети от изхвърлена през борда или потънала стока, ако той още при товаренето на стоката пред трима свидетели е обвинил капитана, че претоварва кораба[218].

Тук трябва да припомним, че във Византия "навклири" се наричали и собствениците на кораби, и капитаните-търговци. Не може със сигурност да се твърди дали в Константинопол, наред с корпорациите на другите търговци, е имало и корпорация на навклирите. Във всеки случай писмени доказателства за наличието на такава гилдия през IX – X в. не са открити.

Търговците и пътниците, които фрахтували кораб, сключвали договор с навклира. В този договор подробно се уговаряли интересите на двете страни и се предвиждали случайности от всякакъв вид, включително и такива като например повреждането на стоката от мишки. Ако нямал котка на борда, капитанът се задължавал да заплати на търговеца обезщетение за причинените щети. Златото и ценните си предмети пътниците били длъжни да предадат на капитана за съхранение. Капитанът от своя страна имал правото да ограничи пътниците в яденето и пиенето, ако прецени, че това е нужно за безопасността на пътуването. Вече споменахме и за правото на капитана при нужда да изхвърли част от товара през борда. Заминаващите на далечен път полагали взаимна клетва над Евангелието. Ако навклирът поемел отговорността за пълното запазване на стоките, независимо от причините за евентуалното им повреждане или изгубване, той естествено повишавал стойността на фрахта; за сметка на това обаче той поемал задължението да изплати всички вреди в случай на беда. Колкото и парадоксално да звучи, навклирът можел да бъде съден дори и за "унилия си вид" по време на буря, ако този му вид допринесял за възникването на паника на борда[219].

---

[217] The Rhodian Sea Law 3.38 (ed. W. Ashburner).

[218] По-подробно тези постановки на закона са разгледани у M. McCormick. Origins of the European Economy, 427–428.

[219] Г. Г. Литаврин. Как са живеели византийците, 29–30.

В средновековното морско право въпросът за изхвърляне на товар през борда се свързва с няколко други важни въпроса – за правото на собственост върху спасените при корабокрушение стоки; за наказанията, които трябвало да понесе онзи, който е плячкосал стоки от претърпял крушение кораб или чрез пиратство; и за това, кой имал правото да се разпорежда със стоката на починал по време на пътуването търговец[220].

Средновизантийските закони за присвояване на спасени при крушение стоки произтичат от римското право и имат паралели в Юстиниановото законодателство, но в сравнение с Юстиниановите закони предвиждат по-строги санкции. Те засягат два аспекта на въпроса за спасените стоки, а именно: кой има право да се разпорежда с тях и какви наказания очакват онзи, който си е позволил да ги присвои. По първия пункт Юстиниановият закон, повторен и във Василики, е пределно ясен: стоките принадлежат на своя собственик и няма срок на давност за правото му на собственост върху тях; това негово право важи за всички стоки, които той успее да спаси при крушение или засядане в плитчини.

Очевидно с цел да предотврати разграбването на претърпели крушение или заседнали в плитчини кораби, Родоският морски закон съдържа някои постановки за това, как да се постъпва на практика. Така например на хората, които са помогнали да бъде спасен кораб или някаква част от кораб, им се полагало да получат като награда 1/5 от стойността на спасеното; на този, който намерел стоки на сушата и ги върнел на собственика им, му се полагала за награда 1/10 от стойността на намереното; а ако някой се гмурнел, за да спаси злато, сребро или каквото и да е друго, на него му се полагала от 1/3 до 1/2 от стойността на изваденото, в зависимост от дълбочината, на която е трябвало да се гмурне[221].

Що се отнася до хората, присвоили си стоки от претърпели крушение кораби, Родоският морски закон не предвижда наказания за тях, но затова пък сборникът Василики предвижда доста солени глоби. Например ако бъдели заловени в рамките на една година от извършване на деянието, тези, които били отмъкнали стока от заседнал или разбит кораб, били длъжни да възстановят стойността на стоката в четирикратен размер; ако обаче бъдели заловени след изтичането на първата година, те били длъжни да възстановят стойността на стоката в единичен размер[222]. Тази постановка е заимствана от Юстиниановото законодателство. В т. нар. Прохирос Номос се предвижда възстановяне на стойността на откраднатата стока в двоен размер дори и в случаите, когато крадците бъдели заловени след изтичането на една година от акта на кражбата[223]. Или

---

[220] O. R. Constable. The Problem of Jettison in Medieval Mediterranean Maritime Law. – Journal of Medieval History 20 (1994), 207–220.

[221] Bas. 53, appendix, pt. 2 (ed. Scheltema–van der Wal), nos. 45–47. Срв. A. E. Laiou. Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades. – In: The Crusades from the Perspective of Byzantium and the Muslim World. Ed. by A. E. Laiou and R. Parviz Mottahedeh. Washington, D. C., 2001, 157–196, по-спец. 180–187.

[222] Bas. 60.20.1 (ed. Scheltema–van der Wal). Срв. Cod. Just. 4.2.18 (ed. Krüger).

[223] Procheiron 39.25. – In: Jus graecoromanum. Ed. J. et P. Zepos, Vol. II. Athènes, 1931 (repr. Aalen, 1962), p. 218, 361.

най-общо казано, към края на IX в. глобите за присвоена чужда стока били чувствително завишени в сравнение с тези от предходните столетия.

Едновременно с това византийският законодател от края на IX в. се стремял да преодолее влиянието на обичайното право, което предвиждало наказания далеч по-строги от тези на писаните закони. Така например една от новелите на Лъв VI споменава за обичая да се осъжда на смърт онзи, който е укрил стоки, изгубени при корабокрушение, тъй като се смятало за грях да лишиш някого от богатството му. Императорът на свой ред постановява, че смъртното наказание е прекалено тежко за грях, който се свежда до престъпление срещу собствеността. Не е справедливо да отнемеш нещо, което е нематериално и безсмъртно, сиреч душата на човека, като компенсация за неща, които са материални и нетрайни, се казва в новелата[224]. Затова Лъв VI възстановил стария римски закон, според който на ощетения собственик се плащало обезщетение, равно на четирикратния размер на откраднатата му от кораба стока; този размер на сумата се запазвал дори и тогава, когато от престъплението била изминала повече от една година.

Изглежда, че всички тези закони, целящи опазването от разграбване на претърпелите крушение кораби, са важели за ромеите, но не и за чужденците. Поне що се отнася до средновизантийския период, не е ясно какво се е случвало със собствеността на чуждите търговци, претърпели корабокрушение във византийски води[225]. Въпросът за спасяването на стоки на чужди търговци при корабокрушение присъства единствено във византийско-руските договори от 911 и 944 г. Според договора от 911 г. византийците и русите взаимно се ангажирали да си оказват помощ при буря; ако имало корабокрушение и стоката била разграбена, а моряците-търговци – избити, трябвало да се приложат наказанията за убийство и кражба[226]. Според договора от 944 г. русите се задължавали да не вредят на претърпелите крушение византийски кораби; онези, които разграбвали стоката от такива кораби, трябвало да бъдат съдени по византийските закони[227]. През XII в. стоките, намиращи се на борда на чужди кораби, които били претърпели крушение във византийски води, но не били защитени от двустранни договори, изглежда, са ставали собственост на фиска[228]. Не се знае обаче дали този принцип е важал и за предходните двеста години.

Накрая би трябвало да спомена и т. нар. Tabula de Amalpha, която, за разлика от Родоския морски закон, нямала характера на закон и формално погледнато, не била част от нормативната база, регулираща корабоплаването в

---

[224] P. Noailles–A. Dain. Les Novelles de Léon VI l^e Sage. Paris, 1944. Novella 64. Срв. и Σ. Τροιάνος. Τὰ ναυάγια, ἡ νεαρὰ 64 Λέοντος τοῦ Σοφοῦ καὶ τὸ κείμενο τῶν Βασιλικῶν, p. 485 sq.

[225] A. E. Laiou. Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades, p. 181.

[226] I. Sorlin. Les traités de Byzance avec la Russie au X^e siècle. – Cahiers du Monde russe et soviétique 3 (1961), 344, 357.

[227] I. Sorlin. Les traités de Byzance avec la Russie au X^e siècle. – Cahiers du Monde russe et soviétique 4 (1961), 450, 461.

[228] A. E. Laiou. Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades, p. 184.

която и да е част от Средиземно море през онази епоха[229]. Споменатата tabula е сборник с правила, извлечени къде от писаните закони, къде от обичайното право, който бил плод на дългогодишната практика в областта на корабоплаването и морската търговия. Вероятно този сборник е служел за наръчник на амалфитанските мореплаватели и търговци в отвъдморските им начинания. Колкото и фрагментарни по състав да са двете основни ядра на този документ – и написаното на латински по-старо ядро от XI или XII в., и написаното на италиански по-ново ядро от XIV в., те показват, че в своите начинания амалфитанците са се ръководели от строго установени и проверени в практиката правила за плаване и търговия[230].

Що се отнася до италианските търговци като цяло, пизанците били тези, които в 1111 г. първи успели да си издействат от Византия правна защита срещу разграбване на корабите си при крушение или пиратско нападение във византийски води[231]. В хрисовулите, издадени от византийските императори на венецианците, такъв род правна защита не е изрично упомената може би защото като номинални поданици на Византия те автоматично попадали под защитата на имперските закони[232]. Не е ясно обаче защо през периода IX – XI в. амалфитанците и гаетанците не са поискали подобна правна защита за корабите си във византийски води.

1.6. Начин на плаване на търговските кораби: междинни спирки, превоз на пасажери

При липсата на морски карти и портулани[233] и най-вече на компас мореплавателят от разглеждания период вероятно е разчитал единствено на уменията си да се ориентира по очертанията на брега и по движението на небесните тела. Родоският морски закон например предвижда и случаи на плаване през нощта[234]; сведения за нощно плаване срещаме и в някои описания на морски бури[235]. Най-вероятно мореплавателите от разглеждания период са се решавали на такива нелеки начинания при курсове на по-дълги разстояния. Макар и понякога да излизали в открито море, търговските кораби, общо взето, предпо-читали да се придържат близо до брега. Така един лоцман, познаващ в детайли обстановката, лесно можел да намери походящо място, където да приюти

---

[229] Tabula de Amalpha. A cura di A. Guarino. Cava dei Tirreni, 1965.

[230] Пак там, 11–26.

[231] J. Müller. Documenti sulle relazioni delle città Toscane coll'oriente cristiano e coi Turchi fino all'anno MDXXXI. Documenti degli archive toscani. Firenze, 1879 (repr.: Roma, 1966), p. 44, no. XXXIV. Срв. R.-J. Lilie. Die Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081–1204). Amsterdam, 1984, 69–76.

[232] A. E. Laiou. Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades, p. 181.

[233] За портуланите се смята, че са влезли в употреба едва от средата на XIII в. насетне. Вж. P. Gautier Dalché. Portulans and the Byzantine World. – In: Travel in the Byzantine World, 59–71.

[234] Nomos Rhodion Nautikos (ed. Ashburner), 3, 36, 31.5–32.12.

[235] M. McCormick. Origins of the European Economy, 423–425.

кораба в случай на буря или за през нощта. Родоският морски закон предполага, че в подобни случаи корабите или пускат котва в залив, или биват изтегляни на брега[236].

От изворите може да се заключи, че корабите спирали твърде често и на всевъзможни места: близо до брега, в малки заливчета или крайбрежни пещери, в устията на реки. Понякога те бивали изтегляни направо на брега. Тези чести прекъсвания в плаването се налагали както от необходимостта да се попълват запасите от храна и вода, така и от капризите на времето. В написаното на гръцки житие на св. Григорий от Агридженто например се описва случка, при която кораб се отбива от курса си и навлиза нагоре по течението на една река, за да попълни запасите си от питейна вода[237].

В друго гръкоезично житие пък се натъкваме на кораб, плаващ в Черно море на път за Амастрида (дн. Амасра); при опит да влезе в устието на р. Сангариос (дн. Сакаря) той попада в ужасен водовъртеж, причинен от морските вълни, силното подводно течение на вливащата се в морето река и духащия откъм сушата вятър. Въпреки тежките условия, екипажът успял с гребане да докара кораба до брега. Ето как описва това средновековният житиеписец:

> Когато приключвал пътуването си през Черно море до родния си край, той [св. Григорий от Амастрида] пристигнал на едно място, където реката тече през земята на галатяните и свършва. Корабът навлязъл в делтата на реката – на мястото, където вливащите се води на реката се сблъскват с водите на морето. Речните води текат буйно на повърхността, а морето се вълнува от вятъра, като запокитва вълните си срещу брега. Там вятърът духа откъм сушата и докарва моряците до пълно отчаяние, като понякога ги потапя заедно с корабите им. Но точно по онова време особено силно задухал вятър от запад, така че течението се разделило на две, изригнало напред и ударило кораба. С гребане корабът бил докаран бавно до брега и той [т. е. светецът] слязъл и стъпил на сушата[238].

След като почувствал твърда земя под краката си, светият мъж вдигнал ръце към небето и укротил бурята. Нещо повече, на това място никога повече не задухал силен вятър, тъй като вятърът сякаш бил окован от невидими окови по заповед на светеца. За нас интерес представлява сведението, че корабът е трябвало да навлезе в устието на река, за да може да спре и да остави намиращия се на борда му пасажер. Подобна маневра вероятно се налагала в случаите, когато морският бряг се оказвал скалист и корабът не смеел да го доближи, особено по време на буря.

Освен в редките случаи, когато пасажерът предварително се бил договорил с капитана на търговския кораб да го храни по време на пътуването,

---

[236] Nomos Rhodion Nautikos (ed. Ashburner), 3, 1, 10.1; 3, 2, 11.2–3.

[237] A. Berger. Leontios Presbyteros von Rom. Das Leben des hl. Gregorios von Agrigent, S. 149.4–6.

[238] Vita Gregorii Amastridos, cap. 36–B; В. Васильевский. Русско-византийские исследования. Т. 2. С. Петербург, 1893, 1–73, по-спец. с. 57.

пътникът сам поемал грижата по прехраната си. Той слизал заедно с екипажа на различни пристанища по пътя и си купувал храна от тамошните пазари. Някои от споменаваните в изворите спирки по основните морски пътища били всъщност малки портове на устията на реки, известни още от античността. Не всички спирания ставали само по "технически" причини – за храна и вода. На много от междинните спирки, особено когато те били по-големи пристанища, се извършвала и търговска дейност. Понякога – какъвто е например случаят с амалфитанците – търговията се извършвала по толкова дълъг маршрут и включвала толкова много покупко-продажби в различни градове-пристанища из цялото Средиземноморие, че е трудно да се каже коя всъщност е началната и коя – крайната точка на едно подобно търговско начинание.

Когато корабът хвърлел котва в някое пристанище, търговците и моряците се отдавали не само на търговия, но и на обичайните си развлечения – пиене и леки жени. Агиографията нерядко споменава за пристанищни проститутки от двата пола, които примамвали слизащите от корабите мъже и младежи, а заедно с тях – и отправилите се на път или на заточение светци[239].

Обикновено пътниците – папски легати, пратеници на светски владетели, пилигрими, пътуващи монаси, пътешественици и др. – заплащали на капитана-търговец предварително договорената сума за превоза едва в крайната точка на пътуването, след като слезели на сушата. Авторите на агиографски съчинения – и гръцки, и латински – почти никога не пропускат да отбележат, че техният герой си е платил на капитана-търговец за извършената услуга[240]. Епископът на Кремона Лиутпранд е описал доста подробно отношението между капитана-собственик на кораб и пасажера, който иска да бъде качен на борда. От Лиутпранд научаваме и какво един капитан очаквал да получи като заплащане от един пратеник на император[241]. Лоцманът пък можел да получи бакшиш от някой пътник, благодарен за това, че корабът е бил преведен успешно през всички препятствия.

Разбира се, винаги съществувал риск капитанът-собственик на кораб да се окаже мошеник и да не спази предварителните уговорки. Така например когато в 1054 г. епископът на Камбре св. Лиетберт заедно с още няколко духовни лица се отправили за Светите места, в сирийското пристанище Лаодикея те били задържани с "мошеничество [от страна] на лодкарите" (fraude nautarum) за цели три месеца. Макар да се намирали толкова близо до крайната цел на пътуването си, пилигримите накрая се принудили да си тръгнат за дома, без да са посетили Божи гроб. На връщане те се отбили в Кипър, а когато си дошли у дома, св. Лиетберт построил параклис, който нарекъл "Божи гроб"[242].

---

[239] Vita Martini graeca. – BHG 2259, 6, 258; Ignatios. Vita Gregorii Decapolitae, 13. – In: F. Dvornik. La Vie de saint Grégoire le Décapolite, 56.23–57.2.

[240] M. McCormick. Origins of the European Economy, p. 429, notes 194–198.

[241] Liudprand. Legatio, cap. 65 (ed. Chiesa), 217–218.

[242] R. Röricht. Die deutschen im heiligen Lande. Chronologisches Verzeichnis derjenigen Deutschen, welche als Jerusalempilger und Kreuzfahrer sicher nachzuwesen oder wahrscheinlich anzusehen sind (c. 650–1291). Innsbruck, 1894 (repr.: Aalen, 1968), 3–4.

Образът на капитана-мошеник не е чужд на средновековната литература. А на средновековната действителност е бил добре познат капитанът, който в действията си се движел по ръба между почтеността и измамата и нерядко комбинирал търговията с пиратството. Тук няма да се спираме на онези капитани, които се били превърнали в същински предприемачи на пиратството, като го практикували паралелно с търговията и сключвали истински договори с почтените търговци, а пък последните финансирали начинанията им[243].

Ще споменем обаче един още по-често срещан в изворите типаж – този на капитана, който се изкушава да си присвои стоката на търговците, която превозва. За един такъв капитан и собственик на кораб, който по всяка вероятност бил мюсюлманин от Кордовския халифат, научаваме от писмото на някакъв сицилиански евреин, датиращо от около 1056 г. Само присъствието на твърде известен евреин-богослов на борда на кораба попречило на споменатия капитан, наречен ал-Ишфили ("Севилеца"), да открадне стоките на всичките евреи-търговци на борда на неговия кораб, и то след като допуснал тези стоки да бъдат наводнени[244].

1.7. Премеждия на търговците по море: морски бури и пиратски нападения

Липсата на благоприятен вятър и продължителното чакане в пристанища-междинни спирки създавали куп затруднения за средновековните мореплаватели-търговци[245]. Но това съвсем не били най-страшните премеждия за един търговски кораб. Далеч по-страшни от тях били морските бури, корабокрушенията и пиратството. Бурите, или по-точно ужасът, който вдъхвали те, са оставили такава трайна следа в творбите на средновековните автори, че днес спокойно бихме могли да напишем история на описанията на морските бури[246]. Едно от най-реалистичните описания на морска буря в италианската гръкоезична агиография например се намира в "Чудесата на св. Фантин": докато пресичал Йонийско море на път от Сицилия за Константинопол, корабът, с който пътувал авторът на споменатите "Чудеса", попаднал във внезапно разразила се буря. Тя траяла три денонощия и единственото, което екипажът могъл да стори, било да свали платната и да грабне веслата. Въпреки това, корабът продължил да се носи накъдето го тласкала бурята, а пътниците, обзети от ужас, отправяли молитви към Бога, Богородица и вси светии. Накрая на един дякон на борда му се явил насън св. Фантин; като ударил по морето, светецът успял да го успокои[247].

---

[243] Ж. льо Гоф. Търговци и банкери през средновековието, с. 12.

[244] M. Gil. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents, p. 153.

[245] B. M. Kreuz. Ships, Shipping and the Implications of Change in the Early Medieval Mediterranean. – Viator 7 (1976).

[246] M. McCormick. Origins of the European Economy, p. 403.

[247] Miracula S. Phantini. – BHG 1509, 72.1068–74.1108.

Ужасът, който намиращият се на борда на търговски кораб пътешественик преживявал при корабокрушение, е описан още по-картинно в писмото на млад италиански евреин от началото на XI в. От Амалфи до Палермо той и двамата му другари, също италиански евреи, пътували с търговски кораб. Подобно на повечето пилигрими или пътешественици от онази епоха, и те носели със себе си стока, продажбата на която щяла да покрие разноските по пътуването им в Близкия изток. След като си платили на митницата, те били допуснати да акостират в пристанището на Палермо. Там обаче им се наложило дълго да чакат кораб за Александрия.

В началото на септември те успели да отплават за Египет с един голям кораб, който, освен товар, превозвал и 400 пасажери. Но едва излезли в открито море, и се извила страшна буря, която продължила три дни. На третия ден корабът протекъл от всички страни. Пътниците се втурнали да изхвърлят товар през борда и да изгребват водата. Морето обаче ставало все по-бурно, като подхвърляло кораба с целия му товар нагоре-надолу, а изтощените пътници налягали на борда и замолили капитана да насочи кораба към брега, докато още не се било мръкнало. Капитанът ги послушал и насочил кораба към брега, а пътниците, вкопчили се един в друг, треперели и плачели. Преди да достигне брега обаче, корабът заорал в дъното и се разцепил на две като черупка на яйце. Някои от хората започнали да се давят, други успели да се доберат до някое плаващо парче дърво. Неумеещи да плуват, нашите трима пътешественици се покатерили върху една кабина на най-високата част на кораба, но хората отдолу им извикали да слязат оттам и да се опитат да се хванат за някоя отломка, с която, ако Бог така бил решил, да се доберат до брега. Със силен вик тримата младежи скочили в морето и като си помагали един на друг и се уповавали на Онзи, който чува молитвите на израилтяните, скоро успели да се качат на една отломка от кораба[248].

Наред с корабокрушението, което можело да завлече на дъното на морето всичките капиталовложения на пътуващия търговец и да изложи на опасност живота му, съществували и други опасности. Например след дълго отсъствие разорeният от крушението търговец можел да се завърне у дома, с пари и дрехи назаем, само за да открие, че в къщата му се е настанил някой друг. Подобна история научаваме от писмото на един сицилиански евреин от началото на XI в.[249]

Родоският морски закон неслучайно отделя толкова внимание на щетите, понесени в резултат от морски бури и корабокрушения. За претърпелия крушение или заседналия в плитчини капитан или търговец било важно да има гаранции, че тази част от стоката му, която можела да бъде спасена, няма да бъде разграбена, още докато е в морето или веднага след като бъде пренесена на сушата.

---

[248] Letters of Medieval Jewish Traders. Trans. from the Arabic with Introductions and Notes by S. D. Goitein. Princeton, 1973, 39–42.

[249] M. Gil. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents, p. 154.

Нос Малеа, най-южната точка на Пелопонес, бил едно от местата в Средиземно море, където често ставали корабокрушения. Т. нар. Anonymus Barensis – италианска хроника, чийто текст ни е известен само по старопечатни издания – съобщава под рубриката за 1062 г. за три кораба, които пътували от Бари директно за Константинопол; те потънали при н. Малеа[250]. Същата хроника споменава и за аристократи от Бари, които се занимавали с търговия и чиито кораби потънали при морска буря: например през 1045 г. на връщане от Тарс за Сицилия в Егейско море потънал един кораб на Маралдо, син на Джовани Иканато[251].

Разбира се, корабокрушения ставали и на много други места както в Средиземно, така и в Черно и Адриатическо море. Например т. нар. Historia Salonitana, написана в средата на XIII в., споменава за кораб, който се разбил и потънал край остров Хвар, в Адриатика. Това станало по времето на император Василий II и на хърватския крал Петър Крешимир, когато архиепископ на Сплит бил някой си Петър (1000 – 1022). В резултат от тази трагедия южнодалматинските епископи отново се сдобили със своя митрополия – вероятно Дубровник[252]. Не дълго след това, през зимата на 1038/39 г., от един кораб, който се разбил на "илирийския бряг", князът на Дукля Стефан Воислав задигнал десет кентенария златни монети, предназначени за намиращия се по това време в Солун Михаил IV Пафлагон (1034 – 1041). После князът пренебрегнал писмото, с което императорът му поставял ултиматум да върне парите[253].

Така или иначе, за съвременната наука останките от кораби на морското дъно представляват ценен извор за изучаването на средновековните комуникации по море, включително и за морската търговия – за товарите, които са били превозвани по море, за използвания амбалаж, за конструкцията на корабите, а също и за най-често използваните морски пътища[254].

В агиографията и манастирските хроники темата за морските бури и корабокрушенията нерядко се свързва с темата за пиратството. Така например в ред латински жития и хроники се съобщава за Божието наказание, сполетяло богохулните сарацини, които в 846 г. разграбили и опожарили Рим, включително и

---

[250] V. von Falkenhausen. Bari bizantina: profilo di un capoluogo di provincia (secoli IX–XI). – In: Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni [Europa mediterranea. Quaderni 1]. A Cura di G. Rossetti. Napoli, 1986, 195–227, вж. по-спец. с. 211.

[251] Пак там, 209–210.

[252] Thomae archidiaconi Spalatensis historia Salonitanorum pontificum atque Spalatensium a S. Domnio usque ad Rogerium. Ed. F. Rački [Monumenta spectantia historiam Sclavorum meridionalium XXVI]. Zagreb, 1894, 43–44. За превръщането на Дубровник в архиепископия вж. и Х. Матанов. Средновековните Балкани. Исторически очерци. София, 2002, 147–148.

[253] Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum (ed. Thurn), 408–409; Х. Матанов. Средновековните Балкани, 123–124.

[254] N. Günsenin. Medieval Trade in the Sea of Marmara: The Evidence of Shipwrecks. – In: Travel in the Byzantine World, 125–135. Срв. F. van Doorninck, Jr. The Byzantine Ship at Serçe Limani: An Example of Small-scale Maritime Commerce with Fatimid Syria in the Early Eleventh Century. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 137–148.

базиликата "Св. Петър". Още щом излезли в морето, разразилата се буря запратила на морското дъно всичките им кораби заедно с плячката[255].

Пиратството било истински бич за морската търговия, а пиратските набези по крайбрежието причинявали сериозни щети не само на средиземноморските градове-пристанища, но и на прилежащите им области. При набезите си пиратите отвличали хора, които после били откарвани на робските тържища за продан или в по-редки случаи били освобождавани срещу откуп. В итало-гръцката агиография дори има описани случаи на хора, които са били отвличани по два пъти от сарацински пирати.

През IX и по-голямата част от X в. сериозен проблем за мореплаването в Адриатика представлявали хърватските пирати. Така например страхът от славяни-пирати накарал търговския кораб, с който през 813 или 814 г. пътували за Византия пратениците на Людовик Благочестиви, да се държи надалеч от "браговете на славяните" (Sclavorum litora) дори тогава, когато Адриатическо море било доста неспокойно[256]. А през 834/35 г. венециански търговци, които плавали покрай адриатическия бряг на връщане от дукство Беневенто, били нападнати от славяни-нарентани и избити почти до крак[257].

През 30те и 40те години на IX в. венецианците помогнали на имперския флот да прочисти Адриатика от славянски и сарацински пирати[258], а през 70те или 80те години на същото столетие била създадена и византийската тема Далмация. Тези кампании обаче имали малко или повече временен ефект и не след дълго пиратите в Адриатика подновявали нападенията си.

Безспорно най-скандален е случаят от 870 г., когато хървати-пирати отвлекли папските легати, които се връщали от току-що завършилия църковен събор в Константинопол. По обратния си път от имперската столица до Дирахион легатите на папа Адриан II (867 – 872) пътували по суша, ескортирани от имперски спатарий. В Дирахион те се качили на кораб за Анкона, но скоро били отвлечени от пирати[259]. Папата трябвало спешно да моли Василий I да окаже натиск върху хърватския княз Дамгой (864 – 876), та последният да освободи легатите[260]. Адриан II упрекнал императора, че не е осигурил въоръжена охрана на неговите легати по целия път до дома. Това би могло да се тълкува в смисъл, че легатите са били оставени да се качат на търговски кораб, вместо да бъдат докарани в Италия с кораб на имперския военноморски флот.

---

[255] The Lives of the Ninth-Century Popes (Liber Pontificalis). Trans. with an Introd. and Comment. by R. Davis. Liverpool, 1995, p. 113, n. 8.

[256] Amalarius venerabili abbati Petro, ed. E. Dümmler. – MGH Poet., I, Berlin,1881, 426–427.

[257] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum, II.46. Edizione e traduzione di L. A. Berto. Bologna, 1999, p. 123.

[258] T. S. Brown. Byzantine Italy, *c*. 680 – *c*. 876. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. II, Cambridge. 1995, 320–348, вж. особ. с. 340–341.

[259] Случаят е подробно описан в животоописанието на папа Адриан II: вж. Le Liber pontificalis. Texte, introduction et commentaire par l'abbé L. Duchesne. T. II. Paris, 1957, lib. 108, caps. 59–60, pp. 184.25–185.3, а също и в предговора към актите на събора от 869/70 г., чийто автор е Анастасий Библиотекар (Mansi XVI, 29–30).

[260] Hadriani II Papae Epistolae, Ep. 41. – MGH Epistolae VI (ed. Perels).

Задачата по прочистването на северните и централните части на Адриатика от пирати била вменена от метрополията на венецианците. Макар от време на време в антипиратските експедиции да вземали участие и кораби от имперския флот, основната тежест на борбата със славянското пиратство падала върху плещите на венецианците, като при това не всичките им начинания завършвали успешно. Така например в 947 г. срещу нарентаните била изпратена една венецианска ескадра от 33 кораба, които венецианците наричали "гумбарии", под командването на Орсо Бадоер и Пиетро Росоло. Според венецианския хронист Йоан Дякон ескадрата се завърнала у дома, без да е постигнала конкретни резултати[261]. В действителност почти целият IX и X в. преминали под знака на борбата на Венеция със славянските пирати. Както ще видим малко по-нататък, около 1000 г. Венеция най-сетне успяла да се справи със славянското пиратство – факт, от който венецианците не закъснели да извлекат съответните политически и икономически дивиденти.

През IX и първата половина на X в. в Средиземно море най-страшни били сарацинските корсари. Особено красноречиви в това отношение са два пасажа от житието на св. Григорий Декаполит, който пътешествал в първите десетилетия на IX в. от Мала Азия през Балканите до Италия и обратно. Като се позовал на опасността от намиращи се наблизо сарацински пирати, екипажът на търговския кораб, с който светецът трябвало да отплава от Ефес, отказал да излезе в открито море; поради същата причина екипажът на друг търговски кораб отказал да отплава от Коринт за Сицилия[262].

В контролираната от Византия част от Средиземно море имперският флот охранявал главните морски пътища. Независимо от това, като действали изненадващо от своите пиратски "гнезда" по крайбрежието, сарацинските корсари продължавали да извършват опустошителни набези над Южна и Средна Италия през IX и почти целия X в.[263] След като направил редица неуспешни или полууспешни опити да накара Неапол, Амалфи и Гаета да противодействат със своите флотове на арабите, папа Йоан VIII (872 – 882) накрая се видял принуден да построи малък флот, който отбелязал няколко победи над корсарите в Тиренско море[264].

Едва в 916 г. византийският военноморски флот, подпомогнат от папски, неаполитански, амалфитански и гаетански кораби, успял да унищожи пиратското "гнездо" в Монте Гариляно, над Гаета. Така за първи път от 842 г. насам

---

[261] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum IV.6 (ed. Berto), p. 159. За Орсо Бадоер вж. M. Pozza. I Badoer. Una famiglia veneziana dal X al XIII secolo. Padova, 1982, p. 11.

[262] F. Dvornik. La Vie de saint Grégoire le Décapolite, p. 53.18–27, 55.12–14.

[263] За сарацинските набези над Южна Италия и действията на имперския флот срещу арабите вж. A. Pertusi. Il "thema" di Calabria: sua formazione, lotte per la sopravvivenza. Società e clero di fronte bisanzio e a Roma. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale. Introd. di E. Follieri [Medioevo Romanzo e Orientale. Studi 3]. Rubbettino, 1994, 58–62. За сарацините в Средна Италия вж. N. Cilento. I Saraceni nell'Italia meridionale nei secoli IX e X. – Archivio storico per le Province Napoletane 77 (1959), 110–122.

[264] F. E. Engreen. Pope John VIII and the Arabs. – Speculum XXI (1946), 318–330.

земите на Италийския полуостров, намиращи се на юг от Тоскана, се оказали свободни от сарацински тормоз[265]. През X в. християнската контраофанзива вече започвала да набира сили, но до окончателното отстраняване на сарацинската опасност щяло да измине още доста време. Така например през 30те години на X в. сарацините насочили поглед и към замогващата се Генуа. През 934 г. цялото ѝ крайбрежие било опустошено от експедиция, изпратена от африканските Фатимиди, а на следващата година и самата Генуа била превзета.

През X в. разпадът на някогашния огромен халифат на три съперничещи си по-малки халифати с центрове съответно в Багдад, Кордова и Махдия (а покъсно – Кайро) не довел веднага до отслабване на ислямския контрол върху по-голямата част на Средиземно море. Напротив, пограничните емири, като например емирите на Тарс, Сарагоса и поне в началото на Палермо поддържали флотове от полукорсарски тип. Тези флотове нападали християнските търговски кораби и извършвали набези над крайбрежието в Източното и Западното Средиземноморие. Пиратството носело добри доходи на пограничните емири от трите халифата, а в териториите, които през X в. били под контрола на Фатимидите, дори бил въведен държавен данък от 10% върху печалбата от плячкосаното по пиратски път[266].

Византийският военноморски флот действал главно във водите около Южна Италия, в Егея и в Източното Средиземноморие. През втората половина на X в. той най-сетне успял да отвоюва от арабите редица егейски острови, включително Крит и Кипър, а също и крайбрежието на Киликия. Тези византийски победи не били маловажни. Откакто Крит бил превзет от арабите през 842 г., та чак до втората половина на X в. неговите брегове, както и тези на Киликия оставали толкова гъсто осеяни с пиратски "гнезда", колкото и крайбрежието на Северна Африка[267]. През късната античност, в периода от IV до VII в., островите Кипър, Крит и Родос играели значима роля в морския трафик на Леванта, тъй като се намирали в пресечната точка на две важни оси: едната вървяща от изток на запад, а другата – от север на юг. През VII в. обаче т. нар. арабократия над островите в Източното Средиземноморие довела до упадък на търговията. Макар накрая Крит и Кипър да били превзети от византийците, възраждането на морската търговия в този регион започнало едва от края на XI в., и то като част от отвъдморските начинания на Запада. Първи там се установили венецианците, които скоро били последвани от генуезците и пизанците[268].

---

[265] A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, p. 140. За окончателното поражение на арабите при Гариляно вж. и J. Gay. L'Italie méridionale et l'empire byzantin depuis l'avènement de Basile I^er^ jusqu'à la prise de Bari par les Normands (867–1071). Paris, 1904, p. 161.

[266] A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean, 154–155.

[267] За пиратството в Източното Средиземноморие вж. H. Ahrweiler. Course et piraterie dans la Méditerranée orientale aux IV^ème^–XV^ème^ siècles (empire byzantin). – In: Course et piraterie: Etudes présentées à la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XV^e^ colloque international pendant le XIV^e^ Congrès International des Sciences Historiques. San Francisco, 1975, Vol. I (Paris, 1975), 10–19.

[268] E. Malamut. Les isles de l'Empire byzantin VIII^e^–XII^e^ siècles [Série Byzantina Sorbonensia 8]. Paris, 1988, 434–438.

Около 972 г. най-сетне била унищожено и главното корсарско "гнездо" в Западното Средиземноморие. Това била споменатата вече твърдина Фраксинетум, или както я наричали арабите, Фарахшанит (дн. Ла Гард-Френе, до Сен Тропе). До онзи момент Фраксинетум контролирал не само морските пътища в един доста голям радиус, но и пътищата по суша, които следвали поречието на Рона или минавали през планинските проходи в Западните Алпи. Унищожаването на тази мюсюлманска твърдина допринесло за по-голямата безопасност както на християнските мореплаватели в Западното Средиземноморие, така и на търговците и всички други лица, които пътували по суша през проходите в тази част на Алпите. През първата половина на XI в. мюсюлманите от ал-Андалус извършили още няколко набега над Южна Франция, но никога повече не установили контрол над нея. Възстановените комуникации между провансалския бряг и вътрешността на Франция имали огромно значение за икономическия просперитет не само на Франция, но и на Западното Средиземноморие като цяло[269].

Наскоро след 972 г. египетското крайбрежие било подложено на серия опустошителни набези от страна на византийския военноморски флот. Междувременно, като взел активно участие в започналата при Василий II реконкиста на Южна Италия[270], имперският флот отбелязал немалко победи над сарацините и в боевете за Йонийските острови, и при превземането на редица южноиталиански крепости. В тези битки били пленени и търговски кораби, натоварени със стока, която след това била продавана във Византия. За това разказва Йосиф Генезий, без обаче да уточнява чии са били пленените търговски кораби – мюсюлмански или италиански:

> Така те [т. е. имперските военноморски сили] превзеха цяла Сицилия, Африка, а също и Лонгибардия, като унищожаваха агарянските кораби с "военен огън" и избиваха екипажа им с всякакъв вид оръжие. Те плениха търговски кораби – всъщност много повече, отколкото лесно могат да се преброят, – които бяха натоварени с всякаква стока и особено със зехтин, който беше в такова изобилие по онова време, че се продаваше по един обол [т. е. фолис] литъра[271].

През X в. за последен път търговията между Константинопол и византийските владения в Апулия и Калабрия понесла загуби, когато през 80те и 90те години на столетието арабите възобновили нападенията си над Йонийското крайбрежие на Италия. Таранто бил нападнат от арабите в 991 г., Матера

---

[269] C. W. Previté-Orton. The Shorter Cambridge Medieval History, vol. I. Cambridge, 1966, p. 439.

[270] За политиката на Василий II на отвоюване на някогашни имперски територии в Италия вж. I. G. Leontiades. Die Weltpolitik Basileios II. (976–1025). – In: Byzanz und das Abendland im 10. und 11. Jahrhundert. Hg. von E. Konstantinou. Köln–Weimar–Wien, 1997. За "западната политика" на този император и организацията на южноиталианските му владения вж. и C. Holmes. Basil II and the Governance of Empire (976–1025). Oxford, 2005, 392–447.

[271] Iosephi Genesii Regnum Libri Quattuor. Ed. A. Lesmüller-Werner et I. Thurn [CFHB 14. Series Berolinensis]. Berlin, 1978, p. 85. Интересно е да се отбележи, че авторът предпочита да използва античната дума за дребна монета "обол" вместо съвременната му "фолис".

била превзета след продължителна обсада в 994 г., околностите на Бари били опустошени през 998 г., а самият Бари – подложен на близо петмесечна обсада през 1003 г. Накрая и Козенца в Северна Калабрия била превзета и разграбена от карсари в 1009 г.[272] По това време вниманието на Византия било насочено другаде – към войната с България и въстанието в Мала Азия – и тя не била в състояние ефикасно да защити италианските си владения. Тиренското крайбрежие на Южна Италия също не било пощадено от арабите. Жертва на опустошителни корсарски нападения станали Амалфи (991) и съседният му Салерно (999).

Християнската контраофанзива обаче набирала сили. В периода между 1016 и 1050 г. пизанци и генуезци заедно успели да разчистят островите Корсика и Сардиния от сарацински пирати. По-късно Пиза и Генуа в сътрудничество със сицилианските нормани успели да осъществят успешно нападение над ал-Махдия, укрепената столица на Тунис (1087). Сарацинското пиратство било окончателно премахнато от тази част на Средиземно море, след като в 1091 г. норманите с италианска помощ превзели Малта[273]. Така голяма част от Средиземноморието най-сетне си отдъхнала от опустошителните сарацински набези, а християнските мореплаватели и търговци се почувствали по-сигурни в открито море. Друг е въпросът, че флотовете на двете изгряващи морски републики – Генуа и Пиза – действали като боканиери, като с това допринесли за забогатяването на своите градове. А що се отнася до превземането на сарацински крепости в Сардиния, Корсика, Северна Африка и другаде от пизанците и генуезците, то е описано с гордост от християнските автори, но е оставило у арабските им съвременници ужасни спомени за зверствата на християните над местното мюсюлманско население[274].

1.8. Пристанищна инфраструктура: кейове, докове, складове и защитни съоръжения

Ако за корабите през разглеждания период било обичайно да спират на всевъзможни места, за да попълват запасите си от питейна вода, да изчакат отминаването на морска буря или да проведат разбойническа акция по пленяването на мирни граждани на брега, търговците, които притежавали или фрахтували кораби, се нуждаели от пристанищни съоръжения, където да товарят, разтоварват и складират стоката си. Повечето крайморски градове, а също и някои градове, разположени на големи реки, имали подобни съоръжения. В редица случаи тази пристанищна инфраструктура била наследена от късната античност.

---

[272] G. A. Loud. Southern Italy in the Tenth Century. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. III. Cambridge, 1999, 624–645.

[273] За отвоюването на повечето острови в Средиземно море от християните вж. A. Lewis. Naval Power and Trade in the Mediterranean.

[274] E. Salvatori. Pisa in the Middle Ages: The Dream and the Reality of Empire. – In: Empires and States in European Perspective [Clioh's Workshop, t. VI]. Ed. by S. Ellis. Pisa, 2002, 13–32, вж. по-спец. 23–32: откъси от пизански, византийски и арабски автори.

В периода X – XII в. променените характер на търговията, а следователно и на функциите на пристанищата породил необходимостта много от пристанищните съоръжения да бъдат преустроени[275]. За такива преустройства научаваме както от писмените извори, така и от проведените археологически проучвания. Например извършеното през XI в. преустройство на пристанището на Равена е добре проучено от съвременната археология[276].

Сведения за промени в инфраструктурата, свързана с пристанищата, намираме и в текстове, отнасящи се за Константинопол[277]. Някои от тези текстове обаче свидетелстват, че през IX в. цариградските пристанища не са били добре поддържани, а наносите били превърнали дъното на някои от тях в опасни плитчини. Според гръцко житие от IX в. например докато се придвижвал към отреденото му за разтоварване място на Юлиановото пристанище, един кораб се натъкнал на подводно препятствие, което пробило дъното му[278].

Корабите били разтоварвани на дървени кейове, които византийските автори наричат proteichismata или skalai. Според изчисленията на Й. Кодер, към чиято методика имаме известни резерви, за да се осигури изхранването на столицата, на цариградските кейове годишно били разтоварвани по около 720 кораба с храни[279]. В Константинопол имало и пристанищни съоръжения, които не се използвали с търговска цел. Например през IX в. такива били пристанището на т. нар. Голям дворец на Босфора и още няколкото skalai, които били използвани или за фериботна връзка между двата бряга на Босфора, или за обслужване на големите църковни, манастирски и дворцови сгради, разположени в района между Големия дворец и Акропола на древния Византион[280].

Въпросите, свързани с историята на пристанищата на имперската столица, не са предмет на настоящото изследване[281]. Ще отбележим само, че и търговските пристанища, и корабостроителниците се намирали на северния и на южния бряг на Константинопол, т. е. на Златния Рог и на Мраморно море. От запазените сведения се вижда, че през разглеждания период по-оживена търговска дейност е кипяла на южния бряг на Константинопол. Там императорите Юлиан (361 – 363) и Теодосий I (379 – 395) били построили две изкуствени пристанища, като по този начин крайбрежието на Мраморно море в тази му част придобило почти същия пристанищен капацитет като Златния рог. Както посочва С. Манго,

---

[275] M. McCormick. Origins of the European Economy, 418–421.

[276] M.G. Maioli–L. M. Stoppioni. Classe e Ravenna fra terra e mare. Milano, 1987, p. 35.

[277] C. Mango. Le développement urbain de Constantinople. – Travaux et Mémoires, 2. Paris, 1985, 37–40, 53–56.

[278] Vita Eustratii Agauri, cap. 36. – BGH 645, 391.19–392.9.

[279] J. Koder. Maritime Trade and the Food Supply for Constantinople in the Middle Ages, p. 122.

[280] P. Magdalino. The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries. – DOP 54 (2000), 209–226, по-спец. с. 210.

[281] За по-големи подробности около пристанищата на Константинопол вж. W. Müller-Wiener. Die Häfen von Byzantion Konstantinopolis Istanbul. Tübingen, 1994; A. Berger. Die Häfen von Byzanz und Konstantinopel. – In: Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996. Ed. E. Chrysos, D. Letsios, et al. Mannheim, 1999, 111–118.

двете пристанища на южния бряг били построени като част от инфраструктурата, поддържаща бързо разрастващото се население и увеличаващата се застроена площ на новата столица[282]. Строителните работи на двете пристанища съвпаднали по време с разширяването на водопреносната мрежа на града и могат да бъдат обяснени, поне отчасти, с нарасналата нужда от доставка на храни за градското население[283].

През IV – V в. по-важните и повече на брой складове за зърно, зехтин и други храни се намирали в северната част на града и вероятно били свързани с дейността на пристанищата на северния бряг на столицата. В късната античност лично императорът, следвайки специална церемония, инспектирал зърнените складове на пристанището Стратегион в Златния рог[284]. Твърде вероятно е по времето на Теодосиевата династия там да е имало пристанищни складове и за строителни материали – мрамор, дърво, тухли. Тези складове биха обслужвали разгърнатата строителна програма на споменатата династия.

През VIII – X в. обаче доставките на едро по море, изглежда, са се извършвали през Юлиановото пристанище, на брега на Мраморно море. Според Теофан Изповедник то било наричано още и "пристанището на София" – по името на жената на Юстин II (565 – 574)[285]. Това потвърждават и патриографите, според които същият император заповядал да се прочисти дъното на споменатото пристанище и то да бъде украсено със статуи, след което го нарекъл на името на съпругата си[286].

Към X в. в Константинопол била останала в употреба само една-единствена държавна житница. Тя се наричала Ламя и се намирала в района на Теодосиевото пристанище[287]. От Синаксара на Цариградската църква от X в. пък може да се заключи, че т. нар. Ечемичен пазар в столицата, на който се продавали и други видове храни в насипно състояние, се намирал близо до Юлиановото пристанище[288]. Поне два от градските пожари през същото столетие нанесли сериозни щети на квартала ta Amantiou, който се намирал недалеч от това пристанище[289]. Както изтъква П. Магдалино, редица византийски извори – макар и от по-късни епохи – свидетелстват, че квартали, в които имало складове със

---

[282] C. Mango. Le développement urbain de Constantinople (IVe–VIIe siècle). – Travaux et Mémoires, 2 (2e ed., Paris, 1990), p. 37 sq.

[283] Още при император Теодосий II (408–450) два от най-големите държавни складове за жито се намирали в IX регион на града, който се простирал между Юлиановото и Теодосиевото пристанище; там се складирала голяма част от житото, докарвано от Египет. Вж. P. Magdalino. The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, p. 211, note 14: цит. извори и библиография.

[284] Constantinus Porphyrogenitus. De cerimoniis aulae byzantinae. Ed. I. Reiske. Bonn, 1829, Vol. I, 699–701.

[285] Theophanes. Chronographia (ed. de Boor), I, p. 184.

[286] Scriptores originum Constantinopolitarum. Ed. T. Preger. Leipzig, 1901–1907 (repr.: New York, 1989), 184, 229–231.

[287] C. Mango. Le développement urbain de Constantinople, 54–55.

[288] P. Magdalino. The Maritime Neighborhoods of Constantinople, p. 213, n. 30.

[289] Theophanes Continuatus. Chronographia (ed. Bonn.), 354, 462.

стока, били смятани от населението за рискови именно поради честите пожари в тях[290].

Що се отнася до пътниците, пристигащи или заминаващи с търговски кораби, във всички извори от периода VII – X в., в които се споменава изрично на кое столично пристанище се е качило или слязло лицето, неизменно се споменава пристанището на император Юлиан (или на императрица София), но никога – което и да е от пристанищата в Златния рог[291]. Засега не може да се каже със сигурност, защо след VI в. основната търговска дейност се преместила от северния на южния бряг на столицата, т. е. от Златния рог на Мраморно море. В действителност проблемът с образуването на наноси по дъното бил по-сериозен именно за пристанищата на южния бряг, тъй като река Ликос се вливала в Мраморно море. Двеста години след като било построено Юлиановото пристанище, дъното му се наложило да бъде било изгребвано, а Теодосиевото пристанище било оставено почти напълно да се затлачи с наноси[292].

През XI в. вече виждаме зърното да се докарва в столицата с леки плоскодънни кораби, които разтоварват стоката си не на споменатите пристанища, а на малки дървени докове, разпръснати по брега на Мраморно море[293]. Вероятно промените в използваните за търговия плавателни съдове, а също така и преминаването към търговия на къси разстояния са били сред причините, поради които някогашните солидни пристанищни съоръжения в Константинопол били оставени да тънат в разруха. В изворите от X – XI в. вече не срещаме сведения за строителство на големи пристанищни съоръжения в имперската столица. Няма сведения и за ремонт на старите, масивни "сгради, необходими на града" (necessaria civitatis aedificia), които през IV – V в. били построени около големите пристани в Златния рог.

Във византийската провинция, както и почти навсякъде из Средиземноморския свят поддържането на пристанищната инфраструктура се сблъсквало и с друг голям проблем, а именно – значимостта на пристанищните съоръжения ги превръщала в честа мишена на вражески нападения. Т. нар. Неизвестен писател (Scriptor incertus) съобщава, че като стигнали до Хераклея и не могли да влязат в града, Крумовите войски опожарили всички постройки, които се намирали на пристанището и в околностите на града[294]. В крайна сметка опасността от нападения породила необходимостта да започнат да се строят яки защитни съоръжения на пристанищата.

Процесът на превръщане на пристанищата в здрави крепости се онагледява най-добре от историята на Югоизточното Черноморие. През VIII – IX в. търговска роля на пристанищата по малоазийския бряг на Черно море силно нараснала: в изворите най-често се споменават Трапезунд, Амастрида, Хераклея

---

[290] P. Magdalino. The Maritime Neighborhoods of Constantinople, p. 214, note 32: вж. цит. извори.

[291] Пак там, с. 214, бел. 33, 34, 35.

[292] A. Berger. Der Langa Bostani in Istanbul. – Istanbuler Mitteilungen 43 (1993), 467–477.

[293] M. Attaleiates. Historia . Ed. I. Bekker. Bonn, 1853, 277–278.

[294] Scriptori incerti Historia (ed. Bekker), p. 337 sq. Срв. ГИБИ IV (София, 1961), с. 22.

и Синопе[295]. Успоредно с нарастващото си икономическо значение пристанищата на тези градове се сдобивали и със здрави защитни съоръжения. Сведения за това намираме най-вече в агиографията[296]. Там, където вече са проведени и археологически проучвания – например в Амастрида, – се очертава една по-пълна картина на съоръженията, които били издигнати, за да защитават пристанището[297].

Обратният процес се наблюдава в крайбрежните градове и пристанищата на доминираното от мюсюлманите Източно Средиземноморие. При ранните халифи на крайбрежните градове била отредена преди всичко военна и стратегическа роля. Те били не толкова търговски пристанища, колкото военноморски бази и арсенали-корабостроителници. Едва в самия край на IX в. започнало разширяване на пристанищата в Египет, за да могат те пълноценно да обслужват и морската търговия[298].

Наличието на укрепени пристанища, снабдени с добра инфраструктура, а именно докове за товарене и разтоварване на стоката, складове и пр., било от съществено значение за морската търговия през разглеждания период, която може да се опише като "търговия от порт до порт". Пътуването на кратки отсечки, от едно крайбрежно пристанище до друго или от един остров до друг, било характерно както за вътрешната търговия на Византия в рамките на Черно, Мраморно и Егейско море, така и за отвъдморските начинания на италианските и мюсюлманските търговци през разглеждания период.

Що се отнася до складовете, построени на византийските провинциални пристанища, те имали значение не толкова за външната, колкото за вътрешната търговия на империята и особено за доставките на храни, най-вече на зърно за столицата. Въз основа на наличните данни, в това число и печатите на комеркиарии от VIII и IX в. от Черноморския регион[299], може да се заключи, че имперските митници и техните складове (гр.: apothêkai) са били свързани с движението на стоки, изисквано от държавата и съответстващо на нуждите на фиска. След края на VIII в. т. нар. apothêkai били заменени с kommerkia, които поне до края на IX в. изпълнявали функции, сходни с функциите на апотеките. Печатите на митническите чиновници (комеркиарии) от южночерноморските пристанища Хераклея, Йонополис, Керасус, Трапезунд, Синопе и др. ни дават основание да мислим, че между тези пристанища и техния хинтерланд, от една страна, и Константинопол, от друга, е съществувала някаква държавно-регулирана и контролирана търговия[300].

---

[295] J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840, p. 257.

[296] Вж. прегледа на агиографските източници у: D. Z. De Ferranti Abrahamse. Hagio-graphic Sources for Byzantine Cities 500–900 A. D. Ann Arbor, MI, 1967, 277, 302–304, 315 sq.

[297] J. Crow–S. Hill. The Byzantine Fortifications of Amastris in Paphlagonia. – Anatolian Studies 45 (1995), 251–265, вж. особ. с. 258: за защитните съоръжения на пристанището.

[298] A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean, 290–299.

[299] G. Zacos–A. Veglery. Byzantine Lead Seals, I/1–3. Basel, 1972.

[300] J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840, 257–258.

Активната търговия с арабския свят на градовете от Тиренското крайбрежие на Южна Италия и преди всичко износът на зърно и дървесина от вътрешността на Италийския полуостров за Тунис и Египет предполага наличието на складове и на тиренските пристанища. Всъщност съществуването на пристанищни складове в Амалфи и Гаета се доказва и от писмените извори.

Складовете на Амалфи, изглежда, са били на разположение на всички пътуващи по море търговци, дори и на тези, които принадлежали на света на исляма. Това говори за "либерализма" в търговската политика на дукството. Ще приведем като пример писмо на еврейски търговец от Александрия от средата на XI в. Споменатият търговец носел със себе си черен пипер, тамян и други източни стоки с намерение да ги продаде в Амалфи, който се явявал междинна спирка по пътя му от Египет за Тунис. Корабът, с който той пътувал и за който не се знае дали е бил християнски или мюсюлмански, бил принуден от "врагове" да се отклони от пътя си. От писмото не става ясно кои са враговете, преследвали кораба, но се казва, че бягайки, корабът стигнал почти до Константинопол на север, а после се върнал обратно към Крит. Така вместо за обичайното време от 15 до 25 дни, разстоянието от Александрия до Амалфи било взето за цели 70 дни. Но несполуките на нашия търговец не свършили дотук. Когато пристигнал в Амалфи, се оказало, че стопанският живот в града е замрял поради налагането на някакъв непосилен данък и последвалите конфискации на имущество. Никой не искал да купи стока от евреина дори за един дирхем. Тогава той се принудил да остави стоката – своята и на своя съдружник, който бил отпътувал от Александрия директно за ал-Махдия в Тунис – в местните складове, за да дочака с Божията помощ по-добри времена[301]. За съжаление авторът на писмото не споменава колко е платил и при какви условия е оставил стоката си на склад в Амалфи.

В Гаета отдаването на складова площ под наем, изглежда, също е било печеливш бизнес през IX – X в. Както ще видим, сред частните документи от дукството в този период се срещат договори за отдаване под наем на малки къщи за складове.

По всяка вероятност италианските пристанища са били защитени от фортификационните съоръжения на градовете, на които са принадлежали. В полза на това, че градовете и повечето други населени места на Италийския полуостров от IX – XI в. са били здрави крепости, говорят термините, използвани в гръцките и латинските извори. Така например през X в. в официалните документи на византийските провинциални власти в Южна Италия понятието kastron напълно е изместило по-ранното понятие polis. През десетото столетие почти всички пристанищни градове на Апулия например са наречени kastra: става дума за Бари, Таранто, Троя и др. Някои по-малки населени места или фортове на Апулия и Калабрия са означени в гръцките документи като kastellia[302]. В латинските

[301] Letters of Medieval Jewish Traders. Trans. from the Arabic with Introductions and Notes by S. D. Goitein. Princeton, 1973, p. 42–45, no. 4.

[302] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 132–135.

извори повечето малки градове на византийска Южна Италия – например Конверсано или Полиняно – са наречени castella[303]. Тази терминология се среща и в изворите, отнасящи се за южноиталианските пристанища, които не са били под пряка византийска власт. Така например Амалфи е наречен kastron още в гръцки извор от края на VI в., а в латински документ от 30те години на IX в. градът е наречен castellum[304].

В рамките на империята, на укрепените градове от крайбрежията съответствали укрепените градове от вътрешността, разположени край големите сухопътни артерии на комуникация. И едните, и другите имали важно значение за търговията, била тя вътрешна или външна. Така например в грамотите от X в. градовете, разположени по Via Egnatia и по свързаните с нея второстепенни пътища, в това число – Солун и Лариса, са наречени kastra[305]. Така са означени в изворите и градовете по Малоазийското крайбрежие, които до края на XII в. оставали извън обсега на селджушките завоевания[306]. Единственият град, който във византийските официални документи от X – XI в. е наречен "полис" или "метрополис", е столицата – Константинопол[307].

Въпросът за инфраструктурата на сухопътните комуникации ще бъде разгледан по-нататък. Тук само ще отбележим, че независимо в кои отсечки от пътя търговецът превозвал стоката си по вода и в кои – по суша, за него било важно да има на разположение необходимите съоръжения – кейове, докове, пристанищни складове или складове към странноприемници, помещения за извършване на сделки и пр., с помощта на които да осъществява търговската си дейност. Не по-малко важно за него било и това, споменатите съоръжения да имат сигурна защита от възможни нападения по море или по суша.

Преминаването през контролно-пропускателни пунктове и плащането на най-различни транзитни такси, вносно-износни мита и данък добавена стойност върху печалбата представлявало друг важен момент от пътуването с търговска цел. Тъй като сега разглеждаме реалиите, свързани с превозването на стоки по море до Константинопол, ще се спрем и на въпроса за морските митници в подстъпите на имперската столица.

1.9. Абидос и Хиерон: морските митници на Константинопол

Търговията в пограничните райони на Византия никога не секвала напълно – нито на Балканите, нито по източната ѝ граница, където дори и през VIII и IX

---

[303] Пак там, с. 134.

[304] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, 15, 18.

[305] За Солун вж. Actes de Lavra. Vol. I. Ed. G. Rouillard et P. Collomp. Paris, 1937, nos. 1, 46. За Лариса вж. F. Dölger. Aus den Schatzkammern des heiligen Berges. Bd. I. München, 1948, no. 3.

[306] P. Tivčev. Sur les cités byzantines aux XI^{e}–XII^{e} siècles. – Byzantinobulgarica 1 (1962), 152–166.

[307] Вж. например, формулите, използвани в нотариално заверените документи от византийска Южна Италия у: G. Ferrari dalle Spade. Formulari notarili inediti dell'età bizantina. – Bulletino dell'Istituto storico italiano e Archivio Muratoriano 33 (1913), 41–128, вж. по-спец. с. 42 сл.

в. населението продължавало да търгува със съседите си от Сирия и Месопотамия[308]. Както изтъкнахме обаче, имперското правителство се стремяло да контролира всяка дейност, която засягала по един или друг начин интересите на фиска. Затова пограничните емпории и търговски центрове били подложени на стриктен контрол, за което има достатъчно сведения в изворите. Била наложена и забрана върху износа на оръжия и злато от империята; нарушаването ѝ се наказвало със смърт. Митници имало във всяко пристанище, във всеки град и дори на малките острови.

Въпросът за държавния контрол над вноса и износа по море изисква да се спрем накратко и на морските митници на столицата – Абидос и Хиерон. Те се помещавали в яки крепости, които контролирали морския трафик от и до Константинопол. В основополагащия си труд за имперските митници Е. Антониадис-Бибику разделя митниците на три основни категории в зависимост от тяхното местоположение: погранични, пристанищни и разположени във вътрешността[309]. Освен това, тя говори и за областни митници, тъй като върху някои от печатите се срещат надписи, показващи, че това е комеркиарият съответно "на Елада", "на Пелопонес" или "на Запада"[310]. Наличният материал обаче не позволява да се определи с точност дали дейността на споменатите областни митници е била районирана според очертанията на темите или по някакъв друг критерий. От друга страна, от запазените печати с надписи genikon kommerkiarion, basilikon kommerkiarion или само kommerkiarion в съчетание с някакъв топоним се вижда, че византийската външна търговия на Балканите не е минавала само през Константинопол, а и през редица други пунктове, разположени както на сушата, така и на близките острови[311].

Тъй като комеркионът включвал не само вносни или износни мита и данък върху печалбата, но и транзитни такси, които били твърде различни за морския и сухопътния транспорт, намирам за по-уместно митниците да бъдат разделени на сухопътни и морски. Сред морските митници на империята особено важни били тези в Абидос (дн. Чанаккале) на малоазийския бряг на Хелеспонта и в Солун, тъй като през тях минавала голяма част от вноса и износа на империята. Що се отнася до крепостта Хиерон (дн. Анадолу Кавак) на азиатския бряг на Босфора, тя не само охранявала подстъпите към имперската столица от север, но и служела за митнически пункт. Митница имало и в укрепения кримски град Херсон: печатите на комеркиариите от него датират от първата половина на IX в.[312]

---

[308] J. F. Haldon–F. Kennedy. The Arab-Byzantine Frontier in the Eighth and Ninth Centuries: Military Organization and Society in the Borderlands. – Zbornik Radova Vizantološkog Instituta 19 (1980), 79–116, вж. по-спец. с. 107, 109.

[309] H. Antoniadis-Bibicou. Recherches sur les douanes à Byzance: L'"octava", le "kommerkion", et les commerciairies. Paris, 1963, p. 194.

[310] Пак там, с. 202.

[311] Пак там, с. 225 сл.: каталог на печатите, произхождащи от Балканите.

[312] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750 –1200, p. 42.

Абидос не само контролирал морския трафик от и до Константинопол, но и осигурявал събирането на митата от морската търговия, минаваща през Дарданелите, и в известен смисъл упражнявал влияние над съдбините на империята. Славата му на град, от който зависи и самата имперска столица, се носела из цялото Средиземноморие. Това се вижда от една измислена или по-скоро – силно преувеличена история, която вероятно е била разказвана от венецианските моряци и е предадена от Йоан Дякон. Според венецианския хронист, когато император Лъв VI умрял, неговият малолетен син Константин VII наредил на една флотилия, изпратена срещу сарацините под командването на "делонгария" Роман Лакапин, да се завърне в столицата. Роман обаче арогантно отговорил, че няма причина да се завръща. И би се завърнал само ако го поканят в двореца или като велик съветник на императора, или като негов "квазибаща". В противен случай, щял да приложи с пълна сила цялата си власт. За да подплати думите си с дела, той отишъл в Абидос, откъдето абсолютно забранил да се изпращат каквито и да е храни за Константинопол. Заплашени от глад, гражданите на столицата молели младия император да се съгласи на условията на Роман и да го пусне в двореца[313]. По този начин Роман Лакапин успял да влезе в Константинопол и да узурпира императорската власт.

Колко голяма била ролята на Абидос за прехраната на столицата и за нейната защита се вижда от една друга, истинска история, която се отнася за бунтовете на Варда Фока и Варда Склир. В битката при Абидос от 989 г. между младия император Василий II и Варда Фока метежниците на Фока били разбити, а Константинопол – спасен[314]. Но заплахата и за Абидос, и за имперската столица не била отстранена напълно. Лъв Дякон, който бил съвременник на събитията от третата четвърт на X в., разказва, че другият метежник, Варда Склир, след като превзел Никея, Абидос и Аталия, пленил множество триери, установил господство по море и като не давал на корабите със зърно по прежному да доплават до Константинопол, причинил големи вреди и на търговците, и на самата столица[315].

Абидос бил важна военноморска база, стратегически разположена на малоазийския бряг на Мраморно море и подчинена на морската Егейска тема. Вероятно през XI в. той получил статут на самостоятелна тема, отначало под командването на стратег, а след това – на катепан[316]. В знак на благодарност, че в 1003 г. му предал крепостта Скопие, Василий II произвел Роман, син на българския цар Петър, в ранг патрикий и препозит и го направил стратег на доходоносната тема Абидос[317].

---

[313] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum IV.1 (ed. Berto), p. 155.

[314] Michel Psellos. Chronographie. Texte établi et traduit par É. Renauld. 2 vols. Paris, 1926/28, Vol. I, 10–11.

[315] Лев Диакон. История, X.7. Перевод М. М. Копыленко. Статья М. Я. Сюзюмова. Комментарий М. Я. Сюзюмова и С. А. Иванова. Москва, 1988, с. 88.

[316] Abydos. – ODB, I, 8–9: неговото местоположение и роля го правели честа мишена на вражески нападения през периода VII–XII в., докато накрая той бил превзет от венецианците в 1204 г.

[317] Cedren. (ed. Bonn.), II, p. 456.

Митницата в Абидос събирала мита и такси от чуждите кораби и на влизане, и на излизане от Хелеспонта. Самият Абидос бил под властта на военен командир с ранг archon или komes ton Stenon ("комес на Тесниите/Проливите"). Комесът имал на разположение малък флот, с помощта на който можел да предотврати незаконното превозване на оръжие, да проверява разрешителните за пътуване на корабите и да събира таксите за преминаване през Дарданелите. Не се знае кога точно са били въведени тези транзитни такси, но в края на V в. император Анастасий I (491 – 518) забранил с едикт събирането на прекомерно високи такси. Малко по-късно в Абидос император Юстиниан I (527 – 565) учредил митница (гр.: demosion teloneion), която била управлявана от комес с фиксирана заплата. Не е известен размерът на митата и таксите, събирани на абидоската митница в периода от средата на VI до началото на IX в., но се знае, че в 801 г. те били намалени от императрица Ирина.

Абидос запазил функциите си на значим митнически пункт, който контролирал морския трафик от и до Константинопол в продължение на няколко века. Намерените печати и сведенията в писмените извори говорят за съществуването на archon или komes на Абидос поне до края на X в.[318] Вероятно по същия модел била устроена и морската митница на Солун, чиито началници се наричали abydikoi.

Държавният чиновник, натоварен със събирането на таксите за преминаване и митата, се наричал parathalassites (букв. "крайморски"). Правният наръчник Пира (Peira 51.29) го определя като юрист, отговарящ за брега и пристанището на Константинопол и особено – за вноса на стоки и събирането на таксите за преминаване. До самия край на IX в. параталаситът бил дребен по ранг чиновник, подчинен на епарха на града. Печатите от XI – XII в. обаче показват, че през тази епоха споменатият служител вече се бил издигнал до ранг proedros или kouropalates. Освен пристанището на Абидос, контролиращо подстъпите към Константинопол, някои други провинциални византийски пристанища също имали нотарий параталасит[319]. Както ще видим, през XI в. параталасит имало и в южноапулийското пристанище Бари, а по всяка вероятност оттам институцията е била заимствана и от сицилианските нормани, които я внедрили в Палермо.

Късносредновековните портулани понякога дават информация не само за морските течения и географските особености на едно или друго пристанище, но и за таксите и митническите тарифи, които корабът трябвало да плати на влизане в даден порт[320]. През разглеждания от нас период обаче не е имало портулани, така че не може да се каже откъде мореплавателите-търговци са черпели

---

[318] H. Glykatzi-Ahrweiler. Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance, 239–246; H. Antoniades-Bibicou. Recherches sur les douanes à Byzance, 179–181.

[319] N. Oikonomidès. L'évolution de l'organisation administrative de l'empire byzantin au XI^e^ siècle (1025–1118). – Travaux et Mémoires 6 (1976), 125–152.

[320] P. Gautier Dalché. Portulans and the Byzantine World, p. 67.

сведения за това, какви такси и мита ги очакват на входа на дадено пристанище. По всяка вероятност тази информация се е разпространявала устно.

В края на X в. венецианците се оплакали на своя дож, че на влизане в Дарданелите византийците им вземали по 30 солида (или номизми) на кораб. Въпросът за прекомерно високите суми, събирани от венецианските кораби, вероятно бил повдигнат от Пиетро II Орсеоло пред византийската делегация, пристигнала във Венеция през 991 г. Така или иначе, в хрисовула, издаден през март на следващата година от името на императорите Василий II и Константин VIII, се възстановява сумата от 2 солида, платима на влизане, както изисквал "древният обичай", а сумата, която трябвало да се плати на излизане от Хелеспонта, е фиксирана на 15 солида на кораб. Макар и формално да били имперски поданици, в документа венецианците са наречени extranei – латинско понятие, което вероятно съответства на гръцкото exotikoi ("чужденци"). Затова пък венецианците получили изключителната привилегия да плащат сумата от общо 17 солида на кораб не на епарха, а на логотета на дрома, който от своя страна се задължавал да не задържа венециански кораб за повече от три дни под какъвто и да е предлог.

Що се отнася до епарха на Константинопол, чиято служба отговаряла за събирането на митата и таксите от търговците, пристигащи в столицата, той бил уведомен, че неговите подчинени – хартуларии, нотарии парателасити, лименархи, ипологи, ксилокалами и комеркиарии на Абидос – нямат право да изискват мита и такси от венецианците. (Тези чиновници събирали такси за акостирането на кораба в пристанище, за дебаркирането на екипажа му, за разтоварването на карго, а също така и мита за внос и износ на стоки и данък добавена стойност върху продажбите.) Венецианските кораби не можели да бъдат претърсвани от имперски чиновници по никакъв повод, а единственият висш чиновник, който имал право да ги съди, бил логотетът на дрома.

Венецианците получавали споменатите облекчения както заради минали услуги, оказани от техния флот на империята, така и срещу обещанието, че ще окажат още такива услуги, като превозят на корабите си имперски войски до тема Лангобардия, т. е. Южна Италия[321]. Д. Никол отбелязва, че тази фиксирана тарифа от 17 солида на кораб, независимо от това, с колко и каква стока е натоварен корабът, не е била мито за внос и износ на стоки, а такса за преминаване през Дарданелите; при това венецианците успели да намалят въпросната такса почти два пъти, от 30 на 17 солида. По този начин в момент, когато Византия се намирала в затруднено положение поради войната с България, венецианците успели да се сдобият с привилегии, които им дали нещо като статут на "най-облагодетелствана нация" на тържището в Константинопол[322]. На противоположното мнение са М. Поца и Дж. Равеняни, които разглеждат сумите от 2 солида

[321] R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille. Vol. II, p. 135–137, no. 68; I tratatti con Bisanzio 992–1198, eds. M. Pozza–G. Ravegnani, p. 21–25, no. 1.

[322] D. M. Nicol. Byzantium and Venice, 40–43.

и 15 солида, плащани от венецианците на влизане и излизане от Хелеспонта като вносно и износно мито; от това следва, според тях, че венецианските търговци са внасяли в Константинопол стоки с ниска стойност, а са изнасяли скъпоструващи стоки[323].

Сега да видим какво е било положението с чуждите кораби, пристигащи в Константинопол от север, през Босфора. Подобно на Абидос, и Хиерон отначало бил поставен под командването на archon. Юстиниан I заменил тази длъжност с komes Stenon Pontikes thallasses ("комес на Проливите на Понтийско море"). В задълженията на комеса влизали контролът над морския трафик през Босфора и събирането на мита в местната митница (demosion teloneion). Вероятно в началото на IX в. митницата на Хиерон била поставена под прекия контрол на специално назначен параталасит, а чрез него – и на градската префектура на Константинопол. Постъпленията от митницата на Босфора значително се увеличили от началото на X в. насетне поради разрастването на черноморската търговия[324]. Подобно на Абидос, и Хиерон се оказвал честа мишена на нападения от страна на врагове или метежници, устремили се към столицата. Така например през 822 г. Хиерон бил нападнат от метежника, известен като Тома Славянина, а в 941 г. – от киевския княз Игор, чийто флот бил унищожен с "гръцки огън" под стените на крепостта[325].

Накрая, би било интересно да се сравнят митата и таксите, които един кораб плащал на влизане например в пристанището на Палермо, с тези, които на същия кораб би му се наложило да плати на митницата в Абидос. За съжаление обаче не разполагаме с достатъчно данни за подобно сравнително изследване. И все пак Вениамин Туделски, който посетил Константинопол през 60те години на XII в., пише, че в хазната на Византия всеки ден постъпвали по 20 000 златни монети само от търговските мита, събирани от столичните власти[326].

2. Пътуване по суша

За пътуването и превозването на товари по суша вече отбелязахме, че след края на античността те станали, общо взето, по-трудни и по-скъпи в сравнение с пътуването и превоза на стоки по море. Отбелязахме също така, че дотолкова, доколкото търговията по суша не замряла напълно, тя претърпяла еволюция по отношение на транспортните средства и на използвания амбалаж.

---

[323] I tratatti con Bisanzio 992–1198, eds. M. Pozza–G. Ravegnani, 19–20.

[324] H. Ahrweiler. Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance, p. 246 ff. Срв. Hieron. – ODB, II, 930–931.

[325] Хиерон бил атакуван от бунтовници и врагове и по-късно: в 1345 г., по времето на гражданската война при Йоан Кантакузин; в 1350 г., когато бил превзет от генуезците; и в 1452 г., когато бил превзет от Мехмед II. Хиерон има здрава крепост, вероятно построена при Мануил I Комнин и по-късно поправяна и достроявана от генуезците: вж. S. Toy. The Castles of the Bosporus. – Archaeologia 80 (1930), 215–228; A. Gabriel. Châteaux turcs du Bosphore. Paris, 1943, 79–81.

[326] Г. Г. Литаврин. Как са живеели византийците, 31–32.

През ранното средновековие търговията по суша или, по-общо казано, сухопътните комуникации претърпели и още една промяна – в използваните маршрути. Причините за това се криели преди всичко в прекрояването на политическата карта на тогавашния свят.

Към началото на IX в. обаче някои от главните сухопътни артерии на античността били отново отворени за пътуване и комуникации. Други маршрути на пътуванията на големи разстояния пък били възстановени в модифициран вид, като в някои свои отсечки те се отклонявали от античното си трасе, за да избегнат територии, населени с враждебни племена или земи, заети от неприятелски държави. Както ще видим, търговията на дълги разстояния през X – XI в. вече можела да се провежда по "комбинирани маршрути", като в едни отсечки вървяла по суша, а в други – по вода, в зависимост от това, кое се оказвало икономически по-изгодно или по-безопасно за момента.

Разбира се, повторното "отваряне" на античните сухопътни артерии не станало изведнъж и при това не цялата римска пътна мрежа възстановила някогашната си значимост. Постоянните промени в политическата карта на тогавашния свят водели и до промени в значимостта на един или друг маршрут на комуникациите и търговията по суша: пътища, които били от основно значение в един момент, по-късно можело да излязат от "употреба" или пък в някои отсечки средновековното им трасе се отклонявало от по-старото, римското трасе, за да избегне една или друга опасност.

2.1. Основни артерии на сухопътните комуникации между Изтока и Запада

Наименованията на пътища, които срещаме във византийските извори, в това число и върху печатите, дават информация за функциите или дестинациите на тези пътища на територията на Византия и нейните съседи. Така например от самото название на т. нар. dromos tes Dyseos, или Западен път, се вижда, че той свързвал европейските провинции на Византия с нейната столица. От друга страна, както т. нар. Източен път, така и пътищата на Арменяк (ton Armeniakon), на Тракия (tes Thrakes) и на Малагина/Мелания (ton Melanion) водели от столицата Константинопол на изток[327].

Няма да очертаваме в подробности трасетата на главните пътища на територията на империята и нейните съседи, тъй като те са добре известни. Ще отбележим само, че старите римски пътища във вътрешността на Балканите останали затворени в продължение на поне един век, от средата на VIII докъм средата на IX в.[328] Към 60те години на IX в. обаче двата основни пътя на Балканите, свързващи Изтока и Запада на някогашната Римска империя, били

[327] B. Koutava-Delivoria. Les *Oxea* et les fonctionnaires nommés *ton oxeon*: Les sceaux et les étoffes pourpres de soie après le 9ème siècle. – Byzantinische Zeitschrift 82 (1989), p. 184.

[328] D. Obolensky. The Balkans in the Ninth Century: Barrier or Bridge? – Byzantinische Forschungen 13 (1988), 47–66.

открити за пътуване и с малки прекъсвания продължили да функционират като артерии на комуникация и търговия през следващите два века (*вж. фиг. 1*).

Т. нар. Рейнско-Дунавски път, който свързвал Централна Европа с Черноморието, бил повторно отворен за пътуване в началото на IX в., когато Карл Велики разгромил и последните остатъци от аварската държава. Но пътуването по него през българските земи чак до Константинопол станало възможно едва след като България се покръстила около шейсет години по-късно. Споменатият път, който в общи линии следвал течението на Дунав, при Белград се разклонявал на три: първият ръкав продължавал надолу по течението на реката до нейната делта; другият тръгвал на югоизток, към Найсос, Средец, Филипопол, Адрианопол и Константинопол; от него при Найсос се отбивал един трети път, който тръгвал право на юг, към дн. Скопие и Солун, следвайки теченията на Източна Морава и Вардар. Константин Багренородни пише, че по този път, свързващ Егея и Дунава, човек можел да измине разстоянието от Солун до Белград, без да бърза, за 8 дни[329].

Що се отнася до пътя Белград – Ниш – София – Пловдив – Одрин – Истанбул, в модерната историография той понякога се означава като Via militaris. В действителност това название на пътя е вкарано в научно обръщение от К. Иречек въз основа на един римски надпис, в който обаче се говори за военни пътища (в множествено число) в провинция Тракия[330]. В изворите от XI – XII в. същият този път, свързващ Северозападните Балкани с имперската столица, е означен като "царски" (гр.: basilike hodos), тъй като по него пътували куриерите на администрацията и държавните чиновници. Той бил отворен по цялото си продължение, от единия край до другия, едва след покръстването на България и достигнал най-голямото си натоварване, а безспорно и най-голямата си известност именно през XI – XII в., след което значението му започнало да намалява[331].

Що се отнася до Via Egnatia, или т. нар. Егнатиев път, произходът на името му не е известен. Античните автори Страбон и Полибий използват понятието Via Egnatia само за западната отсечка на пътя, от Адриатика до Солун или Кипсела, докато съвременната наука използва това название за пътя по цялото му продължение, от Адриатическо море до Босфора[332]. Както през късната античност, така и почти през цялото средновековие Via Egnatia била най-важната сухопътна артерия на империята и най-интензивно използваният маршрут за комуникации между Изтока и Запада. Държавната поща – т. нар. cursus publicus или demosios dromos – вървяла по този път. Пътуващите в

---

[329] Константин Багрянородный. Об управлении империей 42.15–18 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 170.

[330] K. Jireček. Die Heerstrasse von Belgrad nach Konstantinopel und die Balkanpässe. Prag, 1877 (repr.: Amsterdam, 1967).

[331] D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, p. 38. За т. нар. "царски път" вж. и A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 65–66.

[332] Th. L. F. Tafel. De via militari Romanorum Egnatia, qua Illyricum, Macedonia et Thracia iungebantur, dissertatio geographica. Tübingen, 1842 (repr. London, 1972).

обратна посока, от Балканите за Италия, трябвало от Дирахион или Авлона да продължат по море до апулийското пристанище Бриндизи, откъдето едно от разклоненията на античната Via Appia ги отвеждало право в Рим. В тази отсечка от пътуването между Балканите и Апенините Адриатическо море можело да бъде прекосено с кораб и от Дирахион (или Авлона) до Отранто в Южна Апулия[333].

На практика Via Egnatia бил единственият от старите римски пътища на Балканите, който през средните векове почти винаги оставал отворен за пътуване. Само славянската колонизация на Егейска Македония през VI – VII в. създала сериозни препятствия за пътуванията по него. Това прекъсване в комуникациите по Via Egnatia се доказва както от писмените извори, така и по археологически път[334]. По-късно, със създаването на темите Тесалоники и Стримон отсечката от пътя, свързваща двата най-големи града на империята – Константинопол и Солун, станала по-защитена от нападенията на българите. Така, с редки изключения, споменатата отсечка успявала да бъде винаги открита за пътувания[335]. По ранносредновековните стандарти пътуването по Via Egnatia било относително бързо и безопасно и това се дължало именно на политическия контрол, упражняван в териториите, през които минавало трасето му[336]. В края на IX или началото на X в., ибн Русте, предавайки разказа на пленника Харун ибн Яхъя, съобщава, че от Солун до Константинопол се пътувало дванайсет дни[337].

През XII в. ал-Идриси пише, че по Via Egnatia разстоянието от Дирахион през Девол до Охрид се вземало за шест дни, а от Охрид до Солун – за седем дни. Според ал-Идриси пътят, следван от западните търговци, водел от Дирахион и Авлона на Адриатика през дн. Янина и Кастория (дн. Костур) до Трикала и Лариса, а после до Алмирос, на залива Пагасетикос[338]. През XI – XII в. в западната част на Via Egnatia се появило алтернативно трасе, което, както разбираме и от ал-Идриси, вървяло от Дирахион през Девол към Охридското

---

[333] A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 68–72: подробно описание на трасето на Via Egnatia.

[334] P. Lemerle. Invasions et migrations dans les Balkans depuis la fin de l'époque romaine jusqu'au VIII[e] siècle. – Revue historique 201 (1954), 265–308. Срв. V. Popović. Les témoins archéologiques des invasions avaro-slaves dans l'Illyricum byzantin. – In: Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité 87 (1975), 445–504; Idem. La descente des Kotrigours, des Slaves et des Avars vers la Mer Égée: le témoignage de l'archéologie. – Comptes rendus. Académie des inscriptions et belles-lettres (1978), 596–648.

[335] N. Oikonomides. The Medieval Via Egnatia. – The Via Egnatia under Ottoman Rule, 1380–1699. Ed. E. Zachariadou. Rethymnon, 1996, 9–16.

[336] За бързото и сравнително безопасно пътуване по Via Egnatia и свързаните с нея пътища вж. D. Claude. Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, philosophisch-historische Klasse, Dritte Series, 144. Göttingen, 1985, 149–150.

[337] A. A. Vasiliev. Harun Ibn Yahya and His Description of Constantinople. – In: Seminarium Kondakovianum 5 (1932), p. 162.

[338] La Géographie d'Edrisi. Trad. par P.-A. Jaubert. Vol. II. Paris, 1940 (repr.: Amsterdam, 1975), p. 292.

езеро. От времето на Василий II насетне охраната по тази отсечка от пътя била подсилена, като по протежението ѝ били разположени гарнизони (*вж. фиг. 2*).

Както ще видим, през IX – XI в. по Via Egnatia вървяла амалфитанската търговия от Константинопол за Италия. От средата на XII в. по този път започнали да пътуват и венециански търговци. В един венециански документ от 1161 г. например се казва, че ако носи пари или леки, но ценни стоки, човек трябва да предпочете да пътува от Дирахион до Константинопол по суша[339]. Ролята на Via Egnatia за комуникациите и търговията между Запада и Изтока нараствала през зимните месеци, когато – от ноември, та чак до края на март – корабоплаването в Средиземно море бивало преустановено. С незначителни вариации тези маршрути – по "Диагоналния" и по Егнатиевия път – били използвани и от кръстоносците, минаващи през Балканите[340].

В българо-византийските отношения обаче много по-голямо значение имали "напречните" пътища, ориентирани север-юг и свързващи Егея с Дунава през старопланинските проходи[341]. Преминаването на проходите криело рискове дори и през лятото, а през зимата те с месеци оставали затворени. Отказът на един ранновизантийски пълководец да послуша местните хора, които му казвали, че пътят от Нове през Хемус за Филипопол е затворен от деветдесет дни, струвал скъпо на него самия и на войниците му[342].

Няма да се спираме подробно на пътищата в най-източните части на Балканите[343]. През разглеждания период може би най-значим от тях бил крайбрежният път, който свързвал едно с друго главните пристанища по западния бряг на Черно море. От делтата на Дунав той тръгвал на юг, през Томи (дн. Констанца), Одесос, Месемврия, Анхиало, Созопол и Агатопол до Тиния (дн. Станиера) и Мидия, откъдето две негови разклонения тръгвали навътре в сушата, за да се слеят с пътя за Цурулос (дн. Чорлу)[344].

В южната част на Балканите също имало важни артерии на комуникация: това били пътища, които се отделяли от Via Egnatia по посока на днешна Егейска Македония, Тесалия и Епир, а оттам – към днешна Централна Гърция и Пелопонес[345]. От тях, изглежда, че най-важен бил пътят, който вървял от Солун покрай брега на морето до Тесалия[346]. През 968 г. пътуването по суша от Константинопол

---

[339] A. Ducellier. La façade maritime de l'Albanie au Moyen Age: Durazzo et Valona du XI^e^ au XV^e^ siècle. Thessalonique, 1981, 76–84.

[340] Land Routes. – ODB, II, p. 1173. За пътищата, използвани от кръстоносците на Балканите, вж. Е. Койчева. Първите кръстоносни походи и Балканите. София, 2004; К. Гагова. Кръстоносните походи и средновековна България. София, 2004.

[341] D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, 38–42.

[342] Theophanes. Chronographia (ed. de Boor), I, p. 282.

[343] V. Beševliev. Bemerkungen über die antiken Heerstrassen im Ostteil der Balkanhalbinsel. – Klio 51 (1969), 483–495 (repr.: Idem. Bulgarisch-Byzantinische Aufsätze /VR/. London, 1978, Study XXVI).

[344] P. Soustal. Tabula Imperii Byzantini, Bd. 6: Thrakien. Wien, 1991, 145–146.

[345] За пътищата, водещи от Епир на юг, вж. P. Soustal. Tabula Imperii Byzantini, Bd. 3: Nikopolis und Kephallenia. Wien, 1981, 88–96. Срв. A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 72–74.

[346] J. Koder–F. Hild. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 1: Hellas und Thessalia. Wien, 1976, 90–100.

до Навпакт отнело на епископ Лиутпранд цели 49 дни[347]. От Навпакт пътят тръгвал на север и минавайки през Никополис, накрая стигал до адриатическото пристанище Авлона.

В обратна посока това бил пътят на тези, които пристигали на Балканите от Южна Италия. Те обикновено тръгвали от пристанищата на Сицилия, Калабрия или Апулия (най-често от Отранто) и през остров Корфу стигали до Никополис. Следващата им спирка била в Коринтския залив (Коринт или Патра), откъдето можели да тръгнат или на юг за Пелопонес, или на север към Централна и Северна Гърция. Този маршрут бил най-често използван през IX – X в., по времето, когато Крит и Сицилия били завладени от арабите, а българите прекъсвали комуникациите ту в един, ту в друг участък на Via Egnatia[348]. Както се вижда от житията на т. нар. итало-гръцки светци и особено от житието на св. Лука Стириот, през IX и X в. до крайбрежието на Беотия и Фокида в континентална Гърция можело да се стигне и по море, и по суша[349].

Търговията и комуникациите във вътрешността на Балканите се осъществявали и по големите реки, в онази част от течението им, която била плавателна. Освен за Дунав, сведения за речна търговия имаме например за Хеброс и Аксиос (Вардар), макар тези сведения да се отнасят предимно за късното средновековие[350]. На Вардар по времето на Теофилакт Охридски дори имало речна митница[351]. През 30те години на IX в. долното течение на Струма пък било опасно за преминаване, защото там върлували разбойници славяни[352]. Освен това, търговия вървяла и по пътищата, които следвали теченията на повечето големи реки на Балканите – например пътищата, които вървели покрай Хеброс, Арда, Места и Струма[353].

В Мала Азия главните пътища също били ориентирани в посока северозапад – югоизток, а вторичните – в посока север – юг. Най-важният военен път вървял от Никея през Малагина (или Мелания) до Дорилеон и Саниана, където се разклонявал на три: първото от неговите разклонения водело до Тарс, Никополис и Колония, второто – до Теодосиополис, а третото – до Мелитене (дн. Малатия) в Източна Анатолия. Вторият "надлъжен" път вървял от Малагина през Дорилеон и Иконион до Киликийските врати (Pylai). Докато двата "над-

---

[347] Liudprand. Legatio, caps. 58–59 (ed. Chiesa), 213–214.

[348] E. Kislinger. Reisen und Verkehrswege zwischen Byzanz und dem Abendland vom neunten bis in die Mitte des elftes Jahrhunderts. – In: Byzanz und das Abendland im 10. und 11. Jahrhundert. Hrsg. von E. Konstantinou. Köln–Weimar–Wien, 1997, 231–257.

[349] N. Oikonomides. The First Century of the Monastery of Hosios Loukas. – DOP 46 (1992), p. 254.

[350] E. Todorova. River Trade in the Balkans during the Middle Ages. – Études balkaniques XX (1984), 4, 38–50.

[351] Théophylacte d'Ochride. Correspondance. Ed. par P. Gautier. Thessalonique, 1986, 530–531.

[352] За повече подробности вж. K. Belke. Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period. – In: Travel in the Byzantine World, ed. by R. Macrides, 73–90, по-спец. с. 78, бел. 22, 23.

[353] C. Asdracha. La région des Rhodopes aux XIII^{e} et XIV^{e} siècles. Athènes, 1976, 25–30; A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 67–68.

лъжни" пътя били твърде важни от военна гледна точка, "напречните" пътища, свързващи севера и юга, били използвани предимно за пътуване и търговия[354]. По-големите реки на Мала Азия, които се вливали в Черно море – Халида, Ирида и Акамсида, – били плавателни. По тях можело да се стигне до значими градски центрове от вътрешността, откъдето пътища по суша водели още по-навътре в полуострова[355].

Появата на арабите и техните постоянни набези в периода между VII и IX в. затруднили комуникациите във вътрешността на Мала Азия до степен, че византийците загубили контрола над редица пътни артерии и особено над тези, които се оказали в очертанията на района между Кесария, Анкира, Аморион и Дорилеон. Пътната мрежа обаче продължавала да функционира в областите, до които арабските набези не можели да стигнат, а именно до Черноморското крайбрежие, където били разположени градовете Хераклея, Амисос, Синопе и Амастрида, и до западното крайбрежие на Мала Азия, където се намирали важни пристанища като Адрамитион, Смирна, Ефес и Милет[356]. Във вътрешността на Мала Азия пресечни точки на по няколко важни пътища били градовете Анкира и Кесарея[357]. От особено значение били и още два пътя: единият водел от Никея на юг през Пруса и Аполония до Кизик, а другият тръгвал от Абидос на брега на Мраморно море и следвайки Егейското крайбрежие, стигал на юг до Аталия (дн. Анталия)[358].

Когато говорим за комуникациите и търговията между Балканите или Черноморския регион и Азия, необходимо е да кажем няколко думи за връзките между Византия, от една страна, и Централна Азия и Китай – от друга. Пътищата, свързващи Балканите и Мала Азия с Индия и Китай, са засвидетелствани в писмените извори още в епохата на диадохите, т. е. непосредствено след завоеванията на Александър Македонски. В края на IV в. пр. н. е. по тези маршрути вече протичал търговски обмен между Средиземноморието и Далечния изток. Така например в 302 г. пр. н. е. пратеникът на бактрийските гърци до един раджа в Северна Индия описва подробно стоките от Месопотамия, от гръцките градове в Мала Азия и от Китай, които се срещали на базарите в столицата на споменатото княжество. Самата Бактрия, разположена в днешен Северен Афганистан, била съединена с Индия посредством път, дълъг 4 200 км, който минавал през един проход на планината Хиндукуш и оттам тръгвал

---

[354] F. Hild. Das byzantinische Strassensystem in Kappadokien. Wien, 1977; D. Winfield. The Northern Routes across Anatolia. – Anatolian Studies 27 (1977), 151–166.

[355] A. Bryer–D. Winfield. The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos. Washington, D. C., 1985, Vol. I, 17–60.

[356] H. Ahrweiler. L'Asie Mineure et les invasions arabes (VII^{e}–IX^{e} siècle). – Revue historique 227 (1962), 1–32.

[357] K. Belke–N. Merisch. Tabula Imperii Byzantini, vol. 7: Phrygien und Pisidien. Wien, 1990, 139–160; F. Hild–M. Restle. Tabula Imperii Byzantini, vol. 2: Kappadokien: Kappadokia, Charsianon, Sebasteia und Lykandos. Wien, 1981.

[358] По-подробно за пътищата в Мала Азия вж. A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 74–77.

диагонално през Индийския субконтинент, следвайки течението на р. Ганг до Бенгалския залив.

Трансазиатската търговия от периода IV – II в. пр. н. е. се доказва и по археологически път както чрез монети, сечени край Босфора, но открити край езерото Балхаш в Казахстан, така и чрез предмети на лукса, произведени в Александрия или други центрове на елинистическия свят, но открити в Сибир и Китай. В следващите столетия особено активен бил обменът между Римската империя и Китай – Рим плащал с чисто злато за китайската коприна. Към III в. н. е. обаче търговският обмен по т. нар. Път на коприната, свързващ Европа, Близкия изток и Китай, вече се бил превърнал в спомен: Китай се бил разпаднал на множество воюващи помежду си владения, а пък Рим бил изгубил контрола си над Източното Средиземноморие. През късната античност Сасанидите в Персия отворили повторно морския път до Индия. Пътят по суша до Китай бил запазен, но търговията по него вече не можела да достигне предишните си мащаби[359].

Около 565 г. тюрките превзели главните центрове на керванната търговия в Централна Азия – Самарканд, Бухара и Ташкент. По-нататък историята е известна: за да заобиколят владенията на Сасанидите, византийците влезли в съюз с тюркския хан и така бил отворен път, минаващ северно от Каспийско море. Търговията по суша на Византия с Изтока се запазила и през ранното средновековие, макар и с някои промени в основните маршрути, които били наложени от новите политически условия. Особено красноречив пример в това отношение представлява т. нар. Северен път към Изтока, който водел от Византия към Китай. След ислямските завоевания от VII в. този път бил значително удължен, тъй като се налагало да бъдат заобикаляни земите, завладени от арабите. През IX и X в. пътуващите от Константинопол на изток следвали единия или другия от два възможни маршрута. В първия вариант пътят вървял по западния бряг на Черно море, след това пресичал Южна Русия и накрая се сливал с т. нар. Каспийски път, водещ към Централна Азия. При втория вариант се пътувало по море от Константинопол до Трапезунд или Херсон и оттам нататък пътуването на изток продължавало по суша[360].

През IX в. именно благодарение на използването на това второ трасе на Северния път към Изтока нараснала и икономическата роля на редица пристанища по черноморския бряг на Мала Азия, за които вече стана дума. От първия вариант на удължения Северен път към Изтока пък спечелили печенезите, обитаващи долното течение на Днепър. Те не само търгували с Византия, но и събирали транзитни такси – вероятно в натура – от търговците, пътуващи из земите под техен контрол. Според арабския автор от XI в. ал-Марвази, който е

---

[359] P. Lunde. The Silk Roads. A History. – Saudi Aramco World. July/Aug. 1988. За морските пътища на коприната вж. и F. B. Huyghe. The Silk Roads. – Courier (UNESCO) 44/3 (1991), 41–53, вж. особ. 48–49.

[360] E. Patlagean. Byzance et les marchés du grand commerce: vers 830 – vers 1030. Entre Pirenne et Polanyi. – In: Mercati e mercanti nell' alto medioevo, 587–629.

черпил сведения от арабски автори от IX в., печенезите били забогатели от това, че упражнявали контрол над степта, простираща се на десет дни път от тях до хазарите[361]. По-нататък пътят минавал през територията на Хазарския хаганат, който от средата на VII докъм средата на IX в. държал под своя власт западната част на степта. Затова през този период хаганатът имал голямо значение за византийската търговия и дипломация[362].

Първата независима мюсюлманска държава в Централна Азия – държавата на Саманидите – била основана също през IX в. Нейната столица Бухара била стратегически разположена на т. нар. Златен път и била един от най-големите търговски центрове в мюсюлманския свят. Находки от сребърни саманидски монети са открити чак в Скандинавия[363]. За развитието на комуникациите и търговията между Изтока и Запада значение имал и фактът, че към X в. учението на Мохамед вече било успяло да заличи всички други религии в Централна Азия – будизма, манихейството и зороастризма. Макар в тази част на света езикът на мнозинството да бил тюркски, там се наложила религията на малцинството – ислямът. По този начин, Централна Азия се оказала трайно въвлечена в културната орбита на Близкия изток, а центровете на керванната търговия – Бухара и Самарканд – се превърнали в богати мюсюлмански метрополиси.

По същото време отново се активирали и южните пътища, които свързвали Източното Средиземноморие с Централна Азия и Китай, като минавали през територията на Абасидския халифат. Пресечната точка на три главни търговски маршрута, които се отправяли по суша от Близкия изток съответно за Централна Азия, Арабския полуостров и Северна Африка, била Антиохия на р. Оронт. Тя обаче останала в ръцете на арабите чак до 969 г., когато император Никифор II Фока я отвоювал за Византия[364]. В литературата тези пътища, водещи от Средиземноморието на изток или югоизток, се срещат с екзотични названия от рода на Пътя на благовонията (до Южна Арабия), Пътя на подправките (до Индия) и т. н. Ако през римската императорска епоха пресечната точка на всички тези пътища бил град Рим, едва ли би било пресилено да се каже, че през IX – XI в. техните продължения неизменно стигали – по суша или по вода – до Константинопол.

За да приключим темата за сухопътните артерии на комуникация между Европа и Азия, трябва да отбележим и един на пръв поглед странен факт. В крайна сметка, монголските завоевания през XIII в. се оказали онзи фактор,

---

[361] V. Minorsky. Sharaf al-Zaman Tahir Marvazi on China, the Turks and India. London, 1942, 20–21, 32–33. Срв. и P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier. A Political Study of the Northern Balkans, 900–1204. Cambridge, 2000, 29–30.

[362] D. M. Dunlop. The History of the Jewish Khazars. Princeton, 1954, 224–239. Срв. А. П. Новосельцев. Хазарское государство и его роль в истории Восточной Европы. Москва, 1990, 196–211: за хазарския контрол в продължение на 200 г. над маршрута, който следвал долното и средното течение на Волга.

[363] T. S. Noonan. The Islamic World, Russia and the Vikings, 750–900. The Numismatic Evidence. Aldershot, 1998.

[364] H. Kennedy. Antioch: From Byzantium to Islam and Back Again. – In: The City in Late Antiquity. Ed. by J. Rich. London, 1992, 181–198.

който реално допринесъл за създаването на по-тесни връзки между Изтока и Запада. Наследниците на Чингиз хан управлявали една необятна територия, простираща се от Средиземно море до Тихия океан. Те контролирали и т. нар. Степен път, минаващ през Русия за Европа. За първи път в историята на човечеството търговци, мисионери и пратеници можели под закрилата на хановете безпрепятствено да се придвижват от Европа до Китай.

2.2. Сухопътен транспорт и инфраструктура: крайпътни станции, пътна маркировка и мостове

Сухопътният транспорт не се отличавал с голямо разнообразие. Общо взето, когато имали възможност да избират, пътуващите предпочитали да се качат на кораб. А когато все пак им се наложело да пътуват по суша, те вървели пеша или яздели коне, мулета или магарета. Предпочитано "транспортно средство" за керваните в Европа си оставало мулето. То се смятало за най-подходящо при преминаване през планини и въобще през всякакъв вид труден терен.

В разглеждания от нас период техническият прогрес в сухопътния транспорт на търговците се свеждал до изнамирането на по-добри самари и по-ефикасни начини за закрепване на товара на гърба на товарните животни, а също и до по-ефективни начини за отглеждане и хранене на товарните животни. Така пътуващите и най-вече търговците се сдобивали с повече на брой и по-яки товарни добичета. За разрастването на търговията по суша в Западна Европа говори и фактът, че в сравнение с IX през XII в. цената на мулетата паднала драстично, а броят им рязко се увеличил. Мулетарите и каруцарите обаче не се замогнали дотолкова, че да се обединят във влиятелни сдружения, затова практически до края на средновековието сухопътният транспорт си останал в ръцете на дребни предприемачи[365].

Понякога в изворите срещаме коли, теглени от коне или волове. Но тежките каруци не можели да се използват по пътища, които не били покрити с баластра, освен ако земята под колелата им не била суха и твърда. Нещо повече, през разглеждания от нас период още не била изнамерена товарната кола, чиито колела да са свързани помежду си с ос. Несвързаните помежду си колела на каруцата правели вземането на завои изключително трудно и опасно – още една причина, поради която тя не била подходящо средство за търговия на средни и дълги разстояния. И накрая, през разглеждания от нас период европейците още не познавали нито т. нар. твърд конски хамут, нито впряга, състоящ се от две или повече двойки коне[366]. Затова в Европа като цяло, а по всичко личи – и на Балканите, керванната търговия продължавала да разчита не на каруци, а на товарни животни.

---

[365] R. S. Lopez. The Commercial Revolution of the Middle Ages, p. 80.
[366] Пак там, 79–80.

Що се отнася до "индивидуалните" пътувания, поне до 60те години на IX в. във Византия богаташите ги виждаме да пътуват и на носилка, носена от слуги. Тук в съзнанието ни веднага изплува миниатюрата от т. нар. Мадридски Скилица, изобразяваща как вдовицата Даниелида пътува на носилка от Пелопонес за Константинопол[367]. А ето как описва това пътуване Продължителя на Теофан:

> Изнежена от несметното си богатство, тя не можела да се придвижва нито с каруца, нито на кон. Затова се излегнала на носилка и, като избрала триста млади и силни телом слуги, им заповядала да я носят. По десетима от тях вдигали носилката и като се сменяли едни други, изминали по този начин пътя от Пелопонес до този царствен град [т. е. Константинопол][368].

По суша странстващите монаси предпочитали да пътуват сами или по двойки, като нерядко се отклонявали по второстепенни пътища в търсене на свети места или просто защото предпочитали да избягват натоварения трафик по главните пътища. За разлика от тях, търговците предпочитали главните пътища и пътували на групи, като наемали професионални коняри, мулетари или магаретари да се грижат за товарните животни. Керванът имал въоръжена охрана и зли кучета. По правило търговските кервани предпочитали да следват пътищата, които вървели покрай брега на морето и само в краен случай минавали през теснини и планински проходи. Този избор на керваните е лесно обясним: при нападение неколцината пирати, слезли от намиращ се наблизо кораб, не биха имали никакъв шанс срещу превъзхождащата ги по брой и въоръжение охрана на керван.

Що се отнася до куриерите и държавните служители, в Западна Европа понякога ги виждаме да пътуват по т. нар. кралски пътища (viae regiae). Но като цяло през разглеждания период в онези части на континента, които някога били под римска власт, завещаните от римляните пътища вече били изпаднали в разруха. През ранното, а и през по-голямата част от високото средновековие нямало такава силна централна власт, разполагаща с необходимите финансови средства и работна ръка, която да поддържа старата римска пътна мрежа. Затова континенталната търговия на дълги разстояния още в ранното средновековие започнала да използва водните пътища – плавателните реки, а по-късно и специално прокопаните канали.

Междувременно с възраждането на градския живот в Западна Европа започнала да се формирала и една нова – по-гъвкава и по-сложна, макар и технически не така съвършена – система от пътища. При нея градовете се свързвали помежду си не чрез един-единствен главен път, а чрез множество утъпкани пътеки, които понякога били покривани с поставени нарядко камъни или дъски. Но ако, от една страна, тази нова пътна мрежа не предоставяла добри условия

---

[367] Scylitzes Matritensis, fol. 102a. – In: Reproducciones y miniatures por S. C. Estopañan. Barcelona–Madrid, 1965, vol. I.

[368] Theoph. Cont. Chron. V (ed. Bonn.), p. 228.

за търговците и държавните служители, от друга страна, тя давала редица преимущества на населението: всяка пътека можела да се използва като алтернативен маршрут в случай на война, лошо време или поява на бирници. Подобно на повечето обществени строежи в Западна Европа от това време, и пътищата се строели или поддържали не от държавата, а от частни организации и лица, при минимален разход на пари и труд. Както изтъква Р. Лопес, при това положение е трудно да се каже дали икономиката повече печелела поради намалените разходи за пътната мрежа, или – напротив – повече губела поради затрудненията, пред които бил изправен трафикът[369].

Във Византия от същия период пътуването по суша не било толкова затруднено, колкото в Западна Европа. Макар и да нямала средства за строеж на нови пътища и мостове, държавата, а понякога и църквата или частни лица някак си успявали да отделят средства за поддръжка на съществуващата още от античността инфраструктура.

В пътуването си по работа държавните служители в империята бивали улеснени от грижите, които службата на логотета на дрома полагала за пътната мрежа. Охраната на пътищата и функционирането на ангарията като начин за поддържането им били сред задълженията на т. нар. хартуларии на дрома: те трябвало да осигуряват пътните станции с коне за смяна и персонал, а също така и с хора за ремонт на пътищата[370]. Във византийските извори виждаме имперските чиновници да яздят "обществени коне" или да пътуват с "обществени файтони". Местните хора пък били задължени да осигуряват храна и подслон на пътуващите държавни служители.

Употребата на термините basilike hodos ("царски път") и demosia hodos ("обществен път") в официални византийски документи показва, че управлението на имперската пътна мрежа било централизирано, като – поне на теория – то останало такова дори и през късновизантийския период[371]. В ранна Византия към пътните станции, които в изворите са наречени или с латинския термин mansiones, или с гръцкия stathmoi, имало причислени и "конски доктори" (гр.: hippiatroi; лат.: mulomedici). Тяхната издръжка се поемала от държавата[372]. За средновизантийския период не разполагаме с подобни данни и не можем да кажем дали по това време е имало ветеринарни лекари само в армията или и на пътните станции, които били поддържани от службата на логотета на дрома.

Дори и във Византия обаче с влошаването на сухопътните комуникации в края на античността намалял както общият брой на пътните станции, така и броят на животните за смяна във всяка една от тях. За това свидетелства следното сравнение между написаното от Прокопий Кесарийски, от една страна, и Михаил

---

[369] Пак там, с. 79.

[370] А. Σταυρίδου-Ζαφράκα. Η αγγαρία στο Βυζαντίου. – Byzantina 11 (1982), 21–54.

[371] K. Belke. Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period, 87–90.

[372] A. McCabe. Horses and Horse-Doctors on the Road. – In: Travel in the Byzantine World, ed. by R. Macrides, 91–97.

Псел, от друга. Според Прокопий, преди Юстиниан I да осъществи т. нар. пътна реформа, на разстояние, равняващо се на един ден път за "активен човек", се падали средно по пет до осем пътни станции, с по 40 отпочинали коня във всяка от тях; по този начин разстоянието, изминавано пеша за десет дни, можело да се измине на кон само за един ден. Затварянето на пътни станции по някои пътища в Мала Азия накарало хората да започнат да пътуват по море. На други места пътуването по суша станало по-бавно, тъй като по заповед на Юстиниан I конете в някои пътни станции били заменени с магарета. Около 500 г. по-късно Михаил Псел не с упрек, а с гордост казва, че както на изток, така и на запад имало пътни станции и конюшни, с по четири до шест товарни добичета във всяка от тях[373]. Разликата във възможностите за сухопътни комуникации из империята съответно през VI и XI – XII в. е повече от очевидна.

През IX – XI в. византийската държава вече не строела пътища, трудно успявала да поддържа наследената от античността пътна мрежа и както видяхме, пътните станции били разположени доста по-нарядко и разполагали с по-малък брой коне. Вече не се издигали и милеарни колони, които да маркират изминатото разстояние, а оцелелите антични miliaria, наричани на гръцки semeia ("знаци"), били нашарени от горе до долу с молитви. "Християнизацията" на пътната мрежа се допълвала и от практиката на кръстопътищата да се издигат колони с кръстове върху тях[374].

Вече отбелязахме, че в сравнение с плаването по море дори и във Византия пътуването по суша било и по-рисковано, и по-бавно. За това говори и следният пример, почерпан от житие в сборника на Симеон Метафраст от X в. Въпреки че самото житие се отнася за първите християнски столетия, то по всяка вероятност отразява моделите на комуникация, съвременни на Метафрастовия сборник. В него се казва, че докато пътуването с кораб от Бриндизи до Пелопонес траело пет дни, пътуването по суша от Пелопонес до Константинопол траело цели осем дни[375]. Пътуването по суша било осъществено с коне от станциите на т. нар. demosios dromos, т. е. на имперската служба за пътищата и пощата, и пътуващите вероятно са изминавали по около 75 км на ден[376].

Но колкото и да били западнали сухопътните комуникации в империята през IX – X в., в изворите от тази епоха продължаваме да срещаме сведения за "обществени коне" (гр.: demosiois hippois) и дори за "обществени файтони" (гр.: demosia ochemata). И с едните, и с другите държавните служители пътували по работа, а понякога и злоупотребявали. Така например през 904 г., по време на прословутото си бягство от Константинопол за Сирия, кубикуларият Самона "избягал с пари и коне, а на държавните коне на всяка станция срязвал сухожи-

---

[373] A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 59–60.

[374] D. Feissel. Bulletin épigraphique. – Revue des études grecques 104 (1991), p. 725.

[375] Vita S. Abercii, cap. 37. – PG 115, col. 1233.

[376] A. Avramea. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, p. 61.

лията”[377]. По всяка вероятност, за бягството си придворният служител Самона е използвал няколко смени собствени коне, като в същото време на всяка пътна станция осакатявал т. нар. обществени коне, за да не могат преследвачите му да го настигнат. При император Теофил (829 – 842) друг високопоставен беглец, стратилатът на Изтока Мануил, успял тайно да напусне Константинопол и “като се возел на обществени файтони, избягал чак до клисурите на Сирия”[378].

Ако обаче пътуващите разчитали само на собствени коне, което ще рече, че били принудени да спират, за да могат животните да почиват, изминатото разстояние не можело да бъде повече от 20 до 25 км на ден. Това се вижда и от едно писмо от 797 г. на Теодор Студит. Когато заминавали на заточение, той и спътниците му яздели каквито им попаднат коне; при това положение за два дни те изминали разстояние от около 40 км[379]. Горе-долу толкова – около 24 или 25 км дневно – изминавала и армията по време на поход[380].

В сравнение с куриерите и чиновниците, придвижването на търговците и обикновените пътници ставало още по-бавно. Изчислено е например че товарните животни от керваните – магарета и камили – се придвижват със средната скорост на човека, а максималната скорост на воловете е още по-ниска, някъде около 3,2 км/ч[381]. Във Византия обаче каруци, изглежда, са се използвали само за нуждите на локалната търговия. Това се вижда например от разказа за монасите, които през IX в. прекарвали жито и други стоки с волски коли при Катаволон в Хелеспонта[382]. На територията на империята търговията по суша на дълги разстояния се осъществявала с керван.

Византийските автори измерват разстоянията по различни начини: или според т. нар. semeia (“знаци”), т. е. според оцелелите тук-там антични милеарни колони, или в стадии, като една римска миля била равна на 7,5 стадия, или просто в дни. Често пъти във византийските извори се говори и за “граници” (oroi) или милиазми (miliasmoi). С не по-голяма яснота при измерването на разстояния се отличават и средновековните латински автори, макар те най-често да измерват пътуването с дни. К. Асдраха обръща внимание и на разликите, които се забелязват при измерването в дни на едни и същи разстояния на Балканите от съвременните гръцки и латински автори[383].

За комуникациите по суша имали значение строежът на мостове и тяхната поддръжка и ремонт. От запазените извори става ясно, че и на Балканите, и в

---

[377] Theoph. Cont. Chron. VI. 22 (ed. Bonn.), p. 369. Срв. R. J. H. Jenkins. The Flight of Samonas. – Speculum 23/2 (1948), 217–235 (repr.: Idem. Studies on Byzantine History of the 9th and 10th Centuries /VR/. London, 1970, Study X).

[378] Georgius Monachus. E rec. I. Bekkeri. Bonnae, 1838, p. 796.

[379] J.-C. Cheynet–B. Flusin. Du monastère ta Kathara à Thessalonique: Théodore Stoudite sur la route de l’exile. – Revue des études byzantines 48 (1990), p. 204.

[380] G. Dagron – H. Mihăescu. Le traité sur la guérilla (De vellitatione) de l’empereur Nicéphore Phocas, 963–969. Paris, 1966, p. 79.

[381] A. H. M. Jones. The Later Roman Empire, 284–602. London, 1964, vol. II, p. 842.

[382] Vita Eustratii, cap. 4. – In: Analekta Hierosolymitikes Stachiologias. Ed. A. Papadopoulos-Kerameus. Bruxelles, 1963, p. 387.

[383] C. Asdracha. La région des Rhodopes, p. 49.

Мала Азия с тази дейност се занимавали както византийската държава при някои императори, така и други институции – например градските власти или местният епископ. Мостове били строени или ремонтирани и като проява на благотворителност от страна на частни лица[384].

За Първото българско царство нямаме сведения дали държавата е полагала грижи за наследената римска инфраструктура на своя територия или не. Сведения за ремонт на мостове и строеж на странноприемници по българските земи имаме или за времето, когато тези земи още не са били включени в българската държава, или за периода на византийското владичество. Така например недалече от Дебелт, над р. Скафида (дн. Средецка) имало мост, след който пътят се разклонявал на две: оттам пътникът можел да тръгне или на запад към Хиамполис (дн. Ямбол), или на юг към Адрианопол[385]. По пътя, водещ от Дебелт към Адрианопол, някъде между Виза и Саранда еклесие (дн. Кърклареli), Константин V и синовете му ремонтирали един мост в 773/74 г.[386]

Мост имало и на долното течение на Хеброс, някъде около Кипсела. Той осигурявал преминаването по Via Egnatia в последния отрязък от тази важна сухопътна артерия – от Кипсела през Русийон (дн. Кешан) и Редесто (дн. Текирдаг) до Константинопол[387]. Друг мост давал възможност на пътуващите от Хераклея (дн. Ираклi) за Константинопол да пресекат лагуната при Регион (дн. Кючюк Чекмедже): на това място старият дървен мост бил заменен от Юстиниан I с каменен, който пък триста години по-късно бил ремонтиран от Василий I[388]. Същият император ремонтирал и още един мост в подстъпите на Константинопол, който датирал най-късно от началото на VII в.[389] Внукът на Василий I, Константин Багренородни, споменава, че един мост от времето на Юстиниан Велики, построен над р. Сангариос, през X в. още стоял на мястото си[390].

Няма да се спираме по-подробно на мостовете, тъй като настоящото изследване няма за цел да изследва в детайли въпроса за поддръжката на античната инфраструктура на Балканите през средните векове. Все пак от казаното дотук се вижда, че през разглеждания период империята поне в известна степен полагала грижи за наследената от античността инфраструктура. Нямаме сведения за строеж на нови мостове, но по-важните мостове от времето на ранна Византия бивали ремонтирани и поддържани било от държавата, било от частни лица. Това несъмнено улеснявало комуникациите и търговията вътре в империята през IX – XI в. Ремонтът на стари пътища и мостове, изглежда, е започнал по българските земи след падането им под византийска власт.

---

[384] A. Avramea. Land and Sea Communications. – EHB, vol. I, 58, 67, 77.

[385] P. Soustal. Tabula Imperii Byzantini, Bd. 6: Thrakien, S. 444.

[386] C. Mango–I. Ševčenko. Three Inscriptions of the Reign of Anastasius and Constantine V. – Byzantinische Zeitschrift 65 (1973), 384–393.

[387] P. Soustal. Tabula Imperii Byzantini, Bd. 6: Thrakien, 136–138.

[388] A. Avramea. Land and Sea Communications. – EHB, vol. I, p. 71, notes 90, 91.

[389] Theoph. Cont. (ed. Bonn.), p. 340.

[390] Constantinus Porphyrogenitus. De thematibus. A cura di A. Pertusi. Città del'Vaticano, 1952, p. 70.

Наред с пътните станции, крайпътната маркировка и мостовете важен елемент на инфраструктурата били странноприемниците. Както ще видим, през средновизантийския период странноприемниците във Византия били преди всичко ксенодохии. Като един от най-големите строители на ксенодохии по българските земи в края на XI – началото на XII в. изворите споменават Григорий Бакуриани. Той основал два ксенодохиона край р. Струма: един близо до моста при с. Мармари на долното течение на реката и втори – на западния бряг на нейното устие[391]. Бакуриани основал и още един ксенодохион, близо до Стенимахос (дн. Асеновград), който бил разположен на важен кръстопът[392]. Тъй като странноприемниците през разглеждания период играели твърде важна и разнообразна роля по отношение на пътуванията, търговията и културните контакти, заслужава си да се спрем малко по-подробно на тях.

2.3. Странноприемниците: центрове на търговска дейност и културен обмен

По думите на Ф. Бродел, ако нямаше места за спиране, не би имало и пътища[393]. И така във Византия наред с поддържаните от държавата пътни станции, които били част от пътната мрежа и за които отговаряла имперската служба на пътищата и пощата, и в провинцията, и в града на разположение на пътуващите имало и многожество частни странноприемници. Във византийските извори най-често се натъкваме на два вида странноприемници, означени съответно с гръцките понятия pandocheion (букв. "приемащ всичко") и xenodocheion (букв. "приемащ странници"). През X в. в Константинопол откриваме и т. нар. домове на митатите, където отсядали "сирийските" търговци; за тези домове ще стане дума по-нататък.

Ксенодохиите били, поне що се отнася до тези от средновизантийския период, странноприемници, основани към манастирски комплекси или в близост до църкви или свети места, където странниците можели да получат безплатен подслон и храна като израз на християнска благотворителност[394]. Още от възникването си през античността ксенодохиите били благотворителни институции, свързани както с езическата гръцка, така и с еврейската култура. Ксенодохионът, понякога наричан и просто xenon ("приют за странници"), започнал да се свързва с християнската благотворителност при Константин Велики. Благотворителната, но и рестриктивна същност на тази институция се вижда от един текст от V в., който представлява сирийски превод на решенията на Първия вселенски събор (325). В него ксенодохионът е определен като градска странноприемница за поклонници, болни и бедни[395].

---

[391] P. Lemerle. Cinq études sur le XI^{e} siècle byzantin. Paris, 1977, p. 151. Срв. C. Asdracha. La région des Rhodopes, p. 179.

[392] P. Lemerle. Cinq études, p. 151; C. Asdracha. La région des Rhodopes, p. 177.

[393] F. Braudel. The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. New York, 1972, vol. I, p. 277.

[394] Вж. Inn. – ODB, II, 995–996.

[395] Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio. Rec. G. D. Mansi. Firenze,1759, Vol. II, p. 976, canon 70.

Много ксенодохии били построени в резултат на филантропични жестове от страна на императори или на богати частни лица, изявяващи се като дарители. Например вече стана дума за ктиторската дейност на Григорий Бакуриани по българските земи, която включвала и основаването на ксенодохии. Някои ксенодохии още в късната античност се превърнали в болници, други запазили характера си на странноприемници. За разлика от пандохиона, който още в класическата, а след това и в еврейската, византийската, средновековната латинска и в арабската литература се свързвал с неморално поведение и всякакъв вид престъпност, ксенодохионът запазил репутацията си на благочестиво и богоугодно заведение. Както споменахме, ксенодохионът не ограничавал гостоприемството си само до християни-поклонници, а приемал бедни и болни, независимо от етническия им произход и религиозна принадлежност. През античността и средновековието на много места в Средиземноморието ксенодохии имало и към синагогите[396].

Интересно е, че думата "ксенодохион" в смисъл на благотворителна институция е преминала в латинския език още в ранното средновековие, но в Западна Европа тя се използвала предимно за означаване на болница и приют за бедни. От друга страна, и самата дума, и съответните институции липсват в арабския език и в света на исляма. О. Констабъл допуска, че за разлика от ксенодохиона, "вездесъщият комерсиално ориентиран пандохион" лесно е преминал от езическата гръко-римска и еврейска среда на античността в християнския и мюсюлманския контекст на средновековието, или казано по-точно, неговата "политика на отворени врати" му позволила след VII в. безпроблемно да премине и в света на исляма. Напротив, ксенодохионът си останал една еврейско-християнска благотворителна институция, която не могла да извърши преход към исляма[397].

И така, както показва и неговото име, пандохионът приемал всичко и всички срещу съответното заплащане. Известни са случаи, датиращи предимно от късната античност, когато даден пандохион бивал учреден и поддържан от държавата. От запазените надписи се вижда например, че т. нар. обществени пандохии съществували най-вече по времето на късната Римска империя, и то в Сирия, Палестина и Южна Анатолия [398]. По това време и частни лица започнали да строят пандохии в същите тези части на империята с цел да изразят благодарност за нещо или да увековечат името си[399]. През разглеждания от нас период обаче този вид странноприемница бил преди всичко частна собственост. Подобно на арабския funduc и от края на XII в. нататък – на т. нар. fondaco на

---

[396] S. D. Goitein. A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza. Vol. II. Berkeley–Los Angeles, 1971, 153–154.

[397] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World. Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages. Cambridge, 2003, p. 38.

[398] Inscriptions grecques et latines de la Syrie. Ed. par W. H. Waddington. Paris, 1870, p. 562, no. 2462.

[399] C. Mango. A Late Roman Inn in Eastern Turkey. – Oxford Journal of Archaeology 5 (1986), 227–229; H. Petersen. A Roman Prefect in Osrhoene. – Transactions of the American Philological Association 107 (1977), 265–282.

западните търговци и пътешественици в Близкия изток, пандохионът не само давал подслон на пътниците, но осигурявал и складове за стоките на търговците и конюшни за животните (*вж. фиг. 3*).

В зависимост от случая, членовете на това "семейство" от странноприемници (pandocheion, funduc или fonticum/fondaco), което просъществувало в Средиземноморието в продължение на близо 2000 години, служели и за емпории, и за места за сключване на сделки, и за митнически пунктове, а също така – и за кръчми, затвори, игрални и публични домове. Продължителното съществуване на този вид институция се дължи на голямото значение, което тя имала за комуникациите и търговията. Още от най-древни времена Средиземноморието било свят на пътуващи – търговци, войни, пилигрими, моряци, посланици или просто скитници – които се придвижвали по суша и море и имали нужда от подслон, сигурност, храна и всякакви други неща от първа необходимост, без които пътуването би било невъзможно[400].

Поради това, че пандохионът се свързвал с всякакви неморални и незаконни дейности, византийските моралисти го наричат "странноприемница на блудството". Сред най-разпространените литературни топоси в агиографията са тези, в които дяволът и неговите бесове рутинно подлагат светеца на изкушения в компанията на блудни жени и пияници в някой пандохион или фускарион (гр.: "пивница")[401]. Както вече изтъкнахме, в средновековната литература – християнска, еврейска и мюсюлманска – тази институция често е представяна като свърталище на комарджии, проститутки, крадци и убийци. Едновременно с това в писмените извори – агиографски и географски съчинения, хроники, писма, търговски договори, сборници с юридическо съдържание, надписи и всякакви други текстове – странноприемниците се явяват и като част от ежедневието, и като част от мисловния свят на съответната епоха. Понякога изкуството, археологията или архитектурата на оцелелите постройки ни помагат да прибавим някои детайли към историите, разказани от писмените извори[402].

Пандохионът и неговите "братовчеди" от многолюдното семейство на средиземноморските странноприемници служели и като средища за културни контакти. През средните векове Средиземноморието било идеалното място за интензивен културен обмен: комуникациите и непрекъснатите контакти около морето се подхранвали от общото гръко-римско наследство на средиземноморските народи. Показателен е фактът, че и арабската дума funduc, и латинската fonticum (или fundicum) произлизат от гръцката дума pandocheion, като латинският е заимствал това понятие не директно от гръцки, а през арабски, който пък го е заимствал през арамейски. (През XI в. ще се появи и гръцкият phoundax като обратна езикова заемка от мюсюлманския свят във Византия.) Въпреки

---

[400] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, p. 2.

[401] Л. Симеонова. Житието на св. Андрей Юродиви и манталитетът на неговия автор. – В: Културните текстове на миналото. Носители, символи, идеи. Книга II: Текстове на култа и религията. София, 2005, 109–119.

[402] За късноантичния пандохион по писмени, археологически и епиграфски данни вж. O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 18–35.

общия си произход обаче, странноприемниците в различните части на Средиземноморието били повлияни от начина на по-нататъшната си употреба, местните традиции и политическите и икономическите условия[403].

С течение на времето пандохионът станал сравнително рядко срещана институция в самата Византия, където ктиторите отдавали предпочитание на неговия благочестив и филантропичен събрат ксенодохиона. Междувременно през IX в. в ислямския свят се появил фундукът, който не след дълго се разпространил из всички арабски говорещи области на Средиземноморието[404].

Още от самото начало фундукът е описан в арабските текстове като "място за търговска дейност, пътници и чужденци" или като място, даващо подслон на "търговци, чужденци, пътници и други"[405]. Комерсиализирането на институцията отговаряло на новите икономически и фискални нужди на държавата както при кордовските Омаяди, така и при багдадските Абасиди. В качеството си на места за търговия и сделки фундуците били подложени на регулация от страна на държавата и често били свързвани с определен вид търговци и стоки[406]. През X в. фундукът често се споменава в различни арабски текстове – географски съчинения, хроники и юридически паметници, които произхождат от целия арабски свят, от Близкия изток до Испания. В географските описания – най-красноречив пример за това е ибн Хавкал – изброяването на фундуците в един град е критерий за неговия просперитет. Фундуците понякога били основавани като вакъфи, т. е. неотчуждаема собственост, приходите от която отивали за благочестиви начинания, например за издръжка на медресета и джамии. В това отношение фундукът приличал на ксенодохиона. Едновременно с това той често се свързва в изворите с друга подобна благочестива, но и комерсиално ориентирана институция – хана.

Нищо не илюстрира така добре значението на търговията за живота в Близкия изток, както появата и развитието на градския хан и неговия провинциален "роднина" – кервансарая[407]. В архитектурно отношение ханът представлявал оградено пространство с квадратен план и вътрешен двор, в който се влизало през една-единствена укрепена порта, заключвана през нощта; покрай трите стени на вътрешния двор били разположени помещения на два етажа – складове, конюшни и спални. В складовете се развивала както търговска, така и лека производствена дейност. Животните – предимно, но не изключително камили – заедно с камиларите нощували на долния етаж, а стаите на втория етаж били за търговците и по-ценните им стоки[408].

---

[403] Пак там, с. 6.

[404] Пак там, 38–39.

[405] Пак там, с. 41, бел. 1: цит. извори.

[406] A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean: Old Structures, New Systems? – In: The Long Eighth Century, 265–343.

[407] J. Sauvaget. Caravansérails syriens du moyen-âge. – Ars Islamica 7 (1940), 1–19.

[408] A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean, 283–285: за архитектурния план на хановете в Близкия изток. Срв. O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 51–61: за архитектурното сходство между фундука и хана според археологически и епиграфски данни.

През VIII в. развитието на търговската мрежа в мюсюлманския свят довело до появата и на кервансарая, който в общи линии представлявал извънградски еквивалент на хана. От особено значение за пътуванията и търговията били масивните, самотно издигащи се кервансараи, построени на стратегически места по главните търговски пътища. Някои кервансараи били истински крепости, с яки стени и множество малки помещения, разположени около вътрешния двор[409]. Тук би трябвало да спомена и т. нар. qusur (ед. ч.: qasr) – "многофункционални" замъци, които били удобно разположени на пътищата на керваните, осигурявайки им безопасно място за почивка в едно враждебно обкръжение[410].

Както фундуците, така и хановете бивали различни по големина, като в някои случаи броят на стаите им надхвърлял сто. Обикновено помещенията на долния етаж нямали прозорци, за по-голяма безопасност на съхраняваните там стоки. За припокриването на функциите на фундука и хана в разглеждания от нас период говори фактът, че редица средновековни арабски автори използват двете думи като синоними (*вж. фиг. 4*).

Няма да се спираме на други видове странноприемници в света на исляма, каквито са например т. нар. ribat и wakala. Рибатът бил благотворителна институция, осигуряваща подслон най-вече за поклонниците, тръгнали за Мека, но също и за други пътници. Вакалата била вид търговско представителство или агенция на намиращ се в друга страна търговец, в чиито помещения, разположени най-често на пристанище, можело да се осъществява търговска дейност, да се държи на склад стока, да се плащат мита и т. н.[411]

Рибатът, изглежда, е играл роля и в политическите отношения между Византия и мюсюлманските ѝ съседи. Това се вижда от факта, че многобройните рибати, с които била осеяна равнината на Киликия и които били разположени на пътищата, водещи към проходите на планинската верига Таврос, приютявали голям брой не особено опитни в боя, но затова пък настървени ghazi, чиято цел била да воюват и умрат за исляма[412].

В немалко случаи странноприемниците в арабските извори са наречени с най-общата дума dar ("къща", "дом"), като понякога се прибавя и името на определена стока, вид търговия или група хора. Така например в края на VIII в. ал-Фустат разполагал с dar al-adyaf ("дом за гости"), през IX в. в Багдад имало dar al-Rum ("странноприемница за християни"), а през X в. ал-Макдиси пише за някаква dar al-tujjar ("странноприемница за търговци")[413]. От друга страна,

---

[409] Някои учени откриват в архитектурата на този тип кервансарай древно сасанидско влияние. Вж. M. Siroux. Caravansérails d'Iran et petites constructions routières. Cairo,1949, p. 43; M. Shokoohy. The Sassanian Caravanserai of Dayr-i Gachin, South of Ray, Iran. – Bulletin of the School of Oriental and African Studies 46 (1983), 445–461, вж. по-спец. с. 449.

[410] A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean, 285–295.

[411] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 63–64: за доближаването и смесването на функциите на фундука и вакалата.

[412] Constantine VII. Three Treatises on Imperial Military Expeditions. Ed. and Trans. J. F. Haldon [CFHB 28]. Vienna, 1990, 90–91, 126–127, 128–129, 130–131. Cf. ibidem, p. 174: коментар.

[413] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, p. 59.

приликите между фундука, кервансарая и вакалата показват до каква степен фундукът се бил превърнал в комерсиална и фискална институция в ислямския свят.

Към края на разглеждания от нас период, макар и да продължавал да дава подслон на пътници, фундукът се бил превърнал в място, където властите облагали с данъци търговските сделки, упражнявали контрол над складираните в него стоки и над тяхното разпространение, а в някои случаи дори и контролирали движението на определени групи търговци[414]. Това се вижда и от случая с Палермо. Дори когато градът вече бил станал столица на сицилианските нормани, в него продължавали да функционират фундуците от времето на арабското владичество, разделени според вида на облаганите стоки или на етническата принадлежност на търговците. Така например в периода от късния XI докъм средата на XII в. в Палермо са засвидетелствани "фундук [на търговците] на стафиди" (funduq al-zahib), "фундук [на търговците] на зехтин" (funduq al-zayyafin), а също и един фундук, в който отсядали само търговци-евреи със стоките си[415].

Но да се върнем на въпроса за византийско-мюсюлманските търговски отношения и комуникации и в тази връзка накратко да се спрем на още два проблема: за фундуците в пограничните райони между империята и халифата и за появата на византийския phoundax.

Изглежда, че през IX – X в. имало голям брой фундуци, разположени в пограничните райони на Северна Сирия и Южна Анатолия, т. е. точно в областите, където в късната античност пандохионът бил най-разпространен. Някои от тези фундуци може да са били странноприемници още от предислямската епоха, а други да са били основани по-късно. Така например в своята История ат-Табари пише, че около 900 г. багдадският халиф ал-Мутадид на връщане от война по границата с Византия отседнал в една странноприемница край Тарс, наречена Funduq al-Husayn ("фундук на Хюсеин")[416]. Друг арабски автор от X в., ал-Хасан ал-Мухаллаби (умр. 990 г.), твърди, че цялата област покрай границата с Византия била "земя на фундуците"[417].

Възможно е в речника на местното християнско население тези странноприемници да са продължавали да се наричат пандохии. Това се вижда от една поучителна история за беден пътник, който след изтощително и опасно пътуване намерил убежище в един пандохион. Тя е разказана в гръкоезичното житие на св. Теодор Едески. По традиция авторството на житието се приписва на Василий от Емеса († ок. 860), но е възможно самото житие да е било завършено по-късно, в началото на XI в.[418]

---

[414] Пак там, с. 64.

[415] M. Gil. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents, p. 146.

[416] The History of al-Tabari. Trans. and annotated by F. Rosenthal. Vol. 38 [SUNY Series in Near Eastern Studies]. Albany, N. Y., 1985, p. 91.

[417] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, p. 51.

[418] Житие иже во святых отца нашего Феодора архиепископа Едесского. Ред. И. Помяловского. С. Петербург, 1892, с. 80.

Наличието на толкова много странноприемници по границата между империята и халифата говори за интензивни комуникации между двете страни през IX – X в. Както и в предислямската епоха, споменатите странноприемници си оставали важен елемент в системата от комуникации, свързваща градовете на Анатолия и Сирия. И тъй като тук не става дума за рибати, където по принцип отсядали държавните служители, куриерите, носещи писма, и военните, а за фундуци, които никога не се асоциират с укрепени гранични пунктове или военни учреждения, можем да допуснем, че клиентелата на тези погранични странноприемници се състояла от търговци, поклонници и други представители на цивилното население, които пътували между Византия и Абасидския халифат. С други думи, търговията и комуникациите не секвали дори и през IX – X в., в епохата на най-ожесточено противопоставяне между двете суперсили.

Византийският фундакс от своя страна бил една чисто фискална и регулаторна институция, която за първи път се появява във византийските извори през 70те години на XI в. Михаил Аталиат например критикува новата система, при която държавата изкупувала и продавала зърно по цените на деня; той одобрява предишната система на разпределение чрез религиозните институции, при която зърното било докарвано с каруци до различни ксенодохии или депа, включително и депото на "Св. София", а те от своя страна го препродавали или раздавали[419]. Фундаксът край Редесто разгневил местното население до такава степен, че то се вдигнало на бунт и го разрушило[420].

Не е ясно дали във Византия фундаксът е бил наследник на т. нар. apothekai и sitothekai (житници) от по-старо време[421]. От друга страна, приликата между ислямския фундук – такъв, какъвто го виждаме вече през XI в. – и византийския фундакс от края на същото столетие свидетелства, че и двете институции били държавно-спонсорирани търговски депа, където специфични стоки (най-често зърно) се продавали на държавно-регулирани цени и където търговците били длъжни да доставят стоката си.

Никак не е чудно, че във Византия фундаксът се появил именно през XI в., когато средиземноморската търговия се разраствала с бързи темпове. Ислямският фундук е бил познат на мюсюлманските и еврейските търговци, търгуващи със зърно и други стоки из ислямските и византийските пристанищни градове, а също така и на византийските търговци, завръщащи се у дома от пазарите в мюсюлманския свят[422]. По това време фундукът вече се бил утвърдил в мюсюлманските земи не само като благотворителна институция и като място, даващо подслон на пътуващите, но и като комерсиална институция[423]. Именно в това си качество на комерсиална институция той бил възприет обратно от Византия през последната четвърт на XI в.

---

[419] Le Diataxis de Michel Attaliate. Paris, 1981, 202–203. Срв. Byzantine Monastic Foundation Documents. Ed. by J. Thomas and A. Hero. Washington, D. C., 2000, p. 829.

[420] M. Attaleiates. Historia (ed. Bonn.), 248–249.

[421] H. Antoniades-Bibicou. Recherches sur les douanes à Byzance, p. 185 sq.

[422] G. I. Brătianu. L'expansion d'économie dirigée: le monopole du blé à Byzance au XIe siècle. – Byzantion 9 (1934), 643–662.

[423] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 66–67.

Комерсиалната топография на градовете в Средиземноморския свят и особено в земите, доминирани от исляма, съдържа и други важни елементи, каквито са например т. нар. simat (мн. ч.: asmita) и mashraba, което в буквален превод от арабски означава "добре". Симатът обикновено представлявал дълга павирана улица с магазини от двете страни, която служела за главна търговска улица или за търговски център на града. Според ибн Хавкал, посетил Палермо през 60те години на X в., градът имал един симат, който го пресичал от единия край до другия. Това сведение за Палермо се потвърждава и от еврейски документи от Генизата на Кайро. Според ал-Идриси обаче, който бил жител на Палермо през XII в., градът имал три симата, на единия от които – вероятно централния – имало впечатляващи "дворци" (араб.: qusur)[424]. За махрабата не се знаят никакви подробности, освен тази, че тя била място, където търговците сключвали сделки[425].

Комерсиалните пространства на Константинопол и мястото на чуждите търговци в тях ще бъдат разгледани по-нататък в настоящото изследване. Тук само ще спомена, че сухопътната инфраструктура в Средиземноморския свят и особено в Източното Средиземноморие, която възникнала в късната античност и ранното средновековие, предопределила моделите на културни контакти и комуникации за доста време напред, чак до XVI в. Едва през XVI в., с въвеждането на нов тип търговска политика от страна на Османската империя, западноевропейската търговия в Леванта започнала да променя старите си модели[426].

От всички елементи на сухопътната инфраструктура обаче странноприемницата е тази, която най-добре илюстрира културните контакти и комуникациите в Средиземноморието, и то в цялото им многообразие. Както вече беше отбелязано, общата за целия Средиземноморски свят култура на търгуване и пътуване била в основата на широкото разпространение на странноприемниците от типа на пандохиона, фундука или фондакото. Тези странноприемници, като запазвали през вековете средиземноморския си характер, улеснявали търговците, пилигримите и всички други пътуващи. Срещу заплащане пандохиите прибирали всякакви хора, като по този начин се превърнали още през късната античност в общи пространства за езичници, евреи и християни в Източното Средиземноморие. След арабските завоевания наличието или отсъствието на фундуци и ханове в градовете на т. нар. dar al-Islam станало основен критерий за това, дали дадено населено място е "град" или не е.

Хановете и фундуците от своя страна спомогнали за изграждането на една обширна търговска мрежа, която свързвала помежду им всички земи на средновековния мюсюлмански свят. От XII в. нататък, с изграждането на системата от западноевропейски фондаки в мюсюлманските пристанищни градове, се създали

---

[424] M. Gil. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents, 145–146.

[425] Пак там, с. 146.

[426] K. Fleet. European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: The Merchants of Genoa and Turkey. Cambridge, 1999, p. 133.

условия за по-интензивна дейност и на западноевропейските търговци в Леванта. По този начин средиземноморската търговия продължила да се разраства дори и в моменти на остра конфронтация между християнския и мюсюлманския свят, каквато конфронтация се получила например в резултат от кръстоносните походи[427].

2.4. Премеждия при пътуването по суша

Както вече изтъкнахме, пътуването по суша било доста рисковано. В периода IX – XI в. голям проблем за пътуващите било разбойничеството по пътищата и в планинските проходи. Вече бяха споменати славяните разбойници, които върлували по устието на Струма през 30те години на IX в. Стотина години по-късно, пак в областта на Солун, други славяни нападнали пратеничеството на северноиталианския крал Хугон Провансалски до Роман Лакапин, което било оглавявано от бащата на Лиутпранд. По думите на Лиутпранд, тези славяни се били разбунтували срещу Роман и разграбвали областта. Храбрият италиански пратеник и неговата свита обаче оказали ожесточена съпротива и мнозина от нападателите били убити, а двама от вождовете им – пленени и заведени при Роман Лакапин. Императорът много се зарадвал и приел пратеничеството на крал Хугон с огромни почести[428].

Арабският автор ал-Масуди съобщава, че през 30те години на X в. тюрките, заселени по долината на Вардар и по Via Egnatia, били прекъснали комуникациите със Запада[429]. По-късно, в края на X и началото на XI в., бойните действия между Самуил и Василий II на практика направили всякакви пътувания по западния отрязък на Via Egnatia невъзможни. Едва след приключването на Самуиловите войни с Византия пътуванията по тази отсечка били възстановени, а Егнатиевият път възвърнал значението си на основна артерия на комуникации между Изтока и Запада[430].

Вражеските нахлувания също представлявали проблем за пътуванията по суша. Вече стана дума за арабските набези в Мала Азия, които причинили прекъсване на комуникациите в един доста обширен район във вътрешността. Покрай кервана пътуващите заедно с него дипломати също можели да станат жертва на разбойническо нападение. Такъв бил случаят с абата на Клюни, св. Майол, който в 972 г. пътувал през Алпите заедно с търговски керван като пратеник на император Отон I. В прохода Сен Бернар керванът бил нападнат от разбойници-сарацини, които се били установили във Фраксинетум и оттам осъществявали набези във вътрешността. Монасите от Клюни били принудени да съберат внушителна сума, за да откупят своя абат от сарацински плен[431].

---

[427] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 355–356.

[428] Liudprand. Antapod. III.24 (ed. Chiesa), 76–77.

[429] N. Oikonomides. Vardariotes – W.l.nd.r.-V.n.nd.r: Hongrois installés dans la vallée du Vardar en 934. – Südost-Forschungen 32 (1973), 1–8.

[430] A. Avramea. Land and Sea Communications. – EHB, vol. I, p. 72.

[431] C. W. Previté-Orton. The Shorter Cambridge Medieval History, Vol. I, p. 371.

Понякога вражеските набези засягали не само керваните на търговците, но и държавната поща или конвоя със заплатите на войската. Такива били например нападенията на българите по времето на хан Крум, когато били заграбени 1 100 литри злато, предвидени за заплати на имперската войска в тема Стримон, а също и на арабите в 811 г., когато били взети 79 200 златни монети, предвидени за заплати на войската в тема Арменикон[432]. Но както казахме, нищо не можело да попречи на търговците в стремежа им да пътуват и да търсят печалба, а заедно с търговците пътували и пилигрими, и дипломати, и всякакви други хора.

Разбойничеството и премеждията по пътищата карали търговците да пътуват на групи, които – по данни за керваните от времето на Каролингите например – наброявали средно по стотина човека заедно с въоръжената охрана и слугите. Няма конкретни данни за броя на хората в керваните, пътуващи из Византия, но те едва ли са били по-малобройни от пътуващите из германските земи. За керван, пътуващ из Близкия изток и Централна Азия, било нормално да наброява по 5 000 животни и 3 000 човека.

Перспективите за печалба карали търговците да пренебрегват опасностите по пътя. Нещо повече, във Византия "мързелив търговец" било станало нарицателно за страхлив човек, който не поема никакви рискове. Така например в един свой трактат Симеон Нови Богослов пише, че "когато другите, търсейки печалба, не обръщат внимание на крадците или на другите трудности на едно дълго пътуване, той [т. е. мързеливият търговец] би се изплашил; и дори когато те [т. е. другите търговци] го викат да пътува с тях и му обещават да го пазят от всякакви опасности, той предпочита да не ги последва."[433]

Керваните, както казахме, имали и въоръжена охрана: през деня тя била разделена на авангард и ариергард, а през нощта осигурявала нощната стража, която дежуряла на смени. Кучета придружавали кервана, за да го пазят от диви зверове и грабители. В описанието на Солунския панаир, известен като Димитриа, сред другите животни на панаира анонимният автор споменава и лаещите кучета; те навсякъде придружавали стопаните си, за да ги пазят от вълци и разбойници[434].

Що се отнася до търговските пътувания в Близкия изток, ако не притежавал собствени камили, човек можел да си наеме такива от специални "агенции"[435]. По-подходящи за пътуване из "студената пустиня", т. е. из пустинята на Централна Азия, обаче били т. нар. тюркски или двугърби камили, които били по-издръжливи на студ от едногърбите си арабски посестрими. Така например част от камилите на кервана, към който се били присъединили пратениците на халифа ал-Муктади до волжките българи, не издържали на студа в Централна Азия и умрели. Макар Ахмед ибн Фадлан и неговите спътници да не били тър-

---

[432] Theophanes. Chronographia. Rec. C. de Boor. Leipzig, 1883–1885 (repr.: Hildesheim, 1963), 482, 484–485, 489, 501–502.

[433] Syméon le Nouveau Théologien. Traités théologiques et éthiques. Ed. par J. Darrouzès. Vol. II. Paris, 1967, p. 388.

[434] R. Romano. Pseudo-Luciano, Timarione. Napoli, 1974, p. 56.

[435] За използването на камили като транспортно средство вж. R. W. Bulliet. The Camel and the Wheel. Cambridge, Mass., 1975.

говци, описанието на премеждията, на които се натъкнали керванът и пътуващите с него пратеници на халифа, си заслужава да бъдат споменати, тъй като на подобни премеждия се натъквали всички отправили се на дълго пътуване в пустинята и степта[436].

"Технологията" на пътуването включвала умения за придвижване на кервана заедно с конете, мулетата и камилите по дебелия лед на замръзнала река, преминаване през дълбок сняг, който стигал до коремите на камилите, прекосяване на буйни реки, при което неминуемо загивали част от животните и хората, установяване на бивак в откритата степ, неуморно яздене от зори до мрак, за да се измине огромно открито пространство за максимално кратък срок, и, разбира се, срещи с какви ли не племена, на които трябвало да се плати за преминаването през тяхна територия.

Договарянето на условията за преминаване на кервана през нечии земи и за отсядане на определени места обикновено се извършвало от водача на кервана. Той имал за помощници преводачи, които били запознати с нравите и езиците на племената, през чиито земи минавал керванът. Сред преводачите, споменати от ибн Фадлан като придружаващи делегацията им, срещаме хора с етнически прякори от рода на ас-Саклаби ("славянина"), ат-Турки ("тюрка") и ал-Хазари ("хазарина"). Вероятно на същия принцип са били подбирани и преводачите, които трябвало да помагат на водачите на търговски кервани.

За да може да заплати за отсядането си при един или друг местен жител сред тюркските народи, търговецът мюсюлманин обикновено носел със себе си определено количество дрехи, подправки и храни, включително и плодове. Местният жител-тюрк пък бил длъжен да издигне за госта си юрта и да му докара овце за храна. Ако мюсюлманинът търговец имал нужда от пари, коне или камили, за да продължи пътя си, той можел да вземе необходимото от приятеля си тюрк, като остави свои вещи в залог. Връщането на заема и обезщетяването за конете и камилите ставало, когато керванът преминавал в обратна посока, а ако задлъжнелият търговец междувременно бил умрял, заемът му трябвало да бъде върнат от водача на кервана или в случай че той успеел да се укрие – от неговия заместник. Всъщност, тези отношения между пътуващите арабски търговци и централноазиатските тюрки били уредени в детайли, и то според тюркското обичайно право.

Докато пътувал из територията на халифата, керванът спирал и почивал за не повече от два-три дни. За съжаление ибн Фадлан не дава никакви подробности за тези престои вероятно защото те са били добре известни на арабските му съвременници. Един-единствен път той споменава за престой в рибат, като най-вероятно само членовете на халифското пратеничество са могли да се настанят в тази странноприемница, чието предназначение било да подслонява не търговци, а поклонници. Ибн Фадлан споменава и преминаването на огромна планина, от която бликали много извори, но без да даде повече подробности.

---

[436] Пасажите от ибн Фадлан са заимствани от българския превод на съчинението му: вж. Ибн Фадлан. Пътешествие до Волжска България (прев. Наумов).

Ибн Фадлан не отбелязва изрично, че той и останалите членове на делегацията, натоварена с дипломатическа мисия от халифа, са се били присъединили към търговски керван. Това става ясно малко по-нататък в текста от споменаването на броя на хората и животните, съответно три и пет хиляди: това говори по-скоро за търговски керван, отколкото за самостоятелна дипломатическа мисия. Ибн Фадлан не пропуска да каже и че на даден етап няколко човека от пратеничеството се отказали от по-нататъшното пътуване, тъй като не можели да издържат на ставащите все по-сурови условия.

Относно "технологията" на пътуването интерес представлява и описанието на плаването с кораб от Бухара до Хорезъм в продължение на няколко дни при голям студ[437]. Интересно е и описанието на още по-големия студ, който те трябвало да понесат след пристигането си. Наложило се пътуващите да се преекипират, за да могат да продължат пътуването си:

> Купихме тюркски камили, поръчахме да ни направят пътни мехове от камилски кожи за преминаване през реката и с помощта на които щяхме да се отправим към страната на тюрките. Запасихме се за из път с хляб, просо, изсушено и осолено месо за три месеца. Обърнахме се към жителите на страната, чиито гости бяхме и с които се бяхме сприятелили, да ни съдействат за намиране на дрехи, и то колкото се може в по-голямо количество...[438]

Солидно екипрани и снабдени с нов водач, те се помолили на Аллах и отново тръгнали. По-сетне яздането с огромно количество дрехи на гърба щяло да им причини сериозни затруднения. Подозрителността на някои местни вождове изправяла пътниците пред смъртна опасност, но – както и в случаите, когато пътуващите желаели да получат от местните коне за яздене и овце за ядене – отрупването на вождовете с всевъзможни подаръци и големи ласкателства си казвало думата.

Климатичните условия също причинявали сериозни затруднения на пътуващите. На едно място пратеничеството трябвало да спре и да изчака цели три месеца. На други места им се налагало да пътуват по дебел речен лед или в дълбок сняг. Като най-страшни в степта са описани виелиците и студът. Особено интересно е описано преминаването на река. Ибн Фадлан изрично споменава, че най-напред преминавал въоръженият авангард, чиято задача била да подсигури безопасното излизане на хората и животните от кервана на отсрещния бряг. В следващия пасаж става дума за преминаването на р. Багнади (дн. Четан):

> Хората извадиха пътните си мехове, направени от камилска кожа. Разстлаха ги – те бяха за специално обзавеждане, взети от кожата на самките на тюркските камили. Тъй като бяха кръгли, кухината им запълваха, докато тези мехове не се надуха. След това натъпкваха в тях дрехи и други домашни вещи, и когато те се изпълваха до краен предел, върху всеки [пътен чувал] можеха да седнат група от пет, шест, четири или по-малко

[437] Пак там, II.4.
[438] Пак там, II.5.

човека. Вземаха в ръцете си пръти от хадонк [т. е. бяла топола], държаха ги като весла, непрекъснато удряха с тях, а водата влачеше пътните им чували и те се въртяха, докато не се наместят, и си проправяха път. Що се отнася до конете и камилите, на тях им подвикваха, докато не се впуснат да плуват по течението. Необходимо бе и отряд бойци, имащи оръжие, също да преплуват, преди това да е сторил някой от кервана. Те бяха авангардът – предният пост на хората, идващи подире им, за да ги защитят при случай от башкирците, да не би башкирците да ги завземат, докато те преминават реката. И така ние пресякохме Багнади по начин, който подробно ви описахме[439].

По същия начин ибн Фадлан и другарите му пресекли още седем големи реки, които той изброява по име. Особено трудно било преминаването на р. Джайх [Урал?], тъй като тя била най-огромната и с най-силно течение. Ето какво пише за това опасно преминаване ибн Фадлан:

И с очите си видях пътен чувал, който се прекатурна в нея [т. е. в реката], и тези, които бяха върху него, потънаха. Издавиха се много хора, камили и коне. Много трудно и с прекомерни усилия преминахме през нея[440].

Пратеничеството на ал-Муктадир (908 – 932) до волжките българи пътувало почти година, от 21 юни 921 до 12 май 922 г. Обратният път на пратениците от Волжка България до Багдад не е описан или ако е бил описан, тази част от съчинението на ибн Фадлан не е запазена.

Поради липсата на други подобни описания е трудно да се каже колко точно е траело пътуването на един търговски керван от Китай през Индия, Централна Азия и Месопотамия до някоя от крайните точки на т. нар. Път на коприната – например Антиохия или Трапезунд. Трудностите на пътуването обаче са очевидни. Те включвали преминаването през пустини и степи, високи планини и буйни реки, и то при екстремни климатични условия и в обкръжението на враждебно настроени племена. По пътя търговците и пътуващите с тях пратеници, поклонници и всякакви други хора слушали и всевъзможни страхотии от рода на тази, която обяснявала някакво природно явление с небесна битка между две групи джинове.

Проблем както за търговците, така и за другите пътуващи с кервана представлявала и честата обмяна на парите от една местна валута в друга. Една и съща валута можела да използва монети, сечени от два или даже три вида метал. Така например ибн Фадлан описва дирхеми, които били сечени и от жълта мед, и от сребро[441]. На малко по-късен етап от пътуването си той видял и "хорезмитски дирхеми – и фалшиви, и оловни, и такива, които не бяха с нормално тегло, и медни". Някои обменители на пари продавали и кости за игра, мастилници, както и дирхеми[442].

---

[439] Пак там, II.11.
[440] Пак там, II.12.
[441] Пак там, II.2.
[442] Пак там, II.4.

Друг много по-сериозен проблем за търговските кервани представлявали нападенията на разбойници, метежници или вражески племена. Вече споменахме за нападението над кервана, с който пътувал през Алпите св. Майол, и последвалото пленяване на абата от сарацинските разбойници през 972 г. По-нататък в настоящия труд ще стане дума и за норманските нападения, на които през 50те и 60те години на XI в. били подложени пътуващите из Южна Италия амалфитански търговци.

В много случаи обаче търговците се ползвали със своего рода неприкосновеност, произтичаща от схващането за безобидния и общополезен характер на професията им. Така например когато керванът, с който пътували ибн Фадлан и другарите му, се натъкнал на армията на някакъв метежник, който не признавал властта на Багдадския халиф, пратениците на ал-Муктадир побързали да се представят за керванджии и така отървали кожата[443]. По същите причини и амалфитанският търговец Панталеоне де комите Мауроне и другарите му, които през 60те години на XI в. се опитвали да организират антинорманска коалиция, навсякъде в Рим и околностите му казвали, че са търговци, и по този начин успели безпрепятствено да се доберат до Кастел Сант'Анджело, където се бил барикадирал техният съзаклятник – антипапа Хонорий[444].

Разбира се, през разглеждания период за имунитет – пълен или частичен – на чужденците още не може да се говори. Както търговците, така и дипломатите, поклонниците и всички други категории пътуващи нерядко ставали жертва на насилие по време на самото пътуване или докато се намират в чужда страна. Но ако имало нещо, което да гарантира известна неприкосновеност на чужденеца, това било уверението, че той се занимава с търговия. В подобни случаи религиозните и етническите различия оставали на заден план.

В този контекст си заслужава да спомена една история, която, макар и хронологически по-късна, е доста показателна за това, как е бил третиран чужденецът търговец във враждебна среда. Историята е разказана от Осама ибн Мункид (1095 – 1188) в неговата автобиография, която била написана около 1175 г. Самият Осама бил арабски аристократ – политик, историк и дипломат, а също така и войн, който се бил срещу кръстоносците на страната на Саладин. Едновременно с това, тъй като живеел в района на Палестина и сновял между мюсюлманите и християните с различни дипломатически поръчения, той имал възможност да се сприятели с известен брой "франки" и да опише техните обичаи[445].

Един път, докато пребивавал в намиращата се в ръцете на кръстоносците Антиохия, Осама бил публично обвинен от някаква жена от "франките", че е убил брат ѝ. Тъй като това ставало на пазара, около тях бързо се събрала голяма тълпа от "франки". Осама очаквал да бъде убит. Един рицар обаче го спасил,

---

[443] Пак там, II.2.

[444] Benzoni episcopi Albensis ad Henricum IV imperatorem liber II, cap. 11. – MGH SS XI, p. 626.

[445] R. Irwin. Usamah ibn Munqidh: An Arab-Syrian Gentleman at the Time of the Crusades Reconsidered. – In: The Crusades and Their Sources. Ed. J. France–W. Zajac. Aldershot, 1998, 71–87.

като казал: “Това е търговец, който нито участва в битки, нито помага на тези, които участват.” След това рицарят махнал на събралите се да се разотидат. Така Осама ибн Мункид се отървал от явна смърт[446].

Извън населените места обаче дори и фактът, че керванът е търговски, не винаги помагал на пътуващите да избегнат насилието. Това пораждало необходимостта от наемането на въоръжена охрана, особено когато ставало дума за преминаване през земите на диви племена. Вече споменахме и това, че керваните предпочитали да следват пътищата край морския бряг и само в краен случай минавали през планински проходи.

В Близкия изток търговските кервани обиновено следвали пътищата, по които вървели и керваните с поклонници на отиване или на връщане от Мека. Ако се съди по разказа на ат-Табари например през X в. поклонническите кервани много често ставали жертва на нападения от страна на бедуински племена. Жените, камилите, палатките, парите и всички стоки били вземани като плячка, а мъжете от кервана, с редки изключения, бивали избивани като ненужни[447]. Властите в Багдад полагали големи усилия да защитят Главния път към Мека от подобни нападения, но нито патрулирането на станциите, където керваните спирали за вода и фураж, нито присъствието на членове на правителството сред поклонниците се оказвали ефективна пречка за конницата и пешаците на нападателите.

Интерес представлява технологията на нападение над керван, описана подробно от ат-Табари. Сведението се отнася за поклоннически керван, но лесно можем да си представим, че точно така е протичало и нападението над търговския му събрат. И така отначало нападателите разпитвали дали в кервана има правителствени части, които да окажат въоръжена съпротива. После го следвали за известно време, след което го връхлитали и започвали да бодат камилите с копията си или да ги нараняват със сабите си. Подплашените животни се отвързвали, започвали да препускат във всички посоки и в кервана настъпвал пълен хаос. Някои от наранените камили падали на една страна и премазвали хората. Възползвайки се от създадения смут, нападателите започвали да избиват хората от кервана, като убивали и мъже, и жени. Те вземали в плен онези от жените, които желаели, и заграбвали всичко, което имало в кервана[448].

Неслучайно т. нар. договор от Сафар, който бил сключен между Византия и Алепо в 969 или 970 г. и за който ще стане дума по-нататък, задължавал емирите да гарантират на преминаващите през тяхна територия търговски кервани същата степен на защита, каквато гарантирали и имперските власти на керваните, намиращи се на византийска територия[449]. Малко по-късно ще бъдат разгледани и проблемите, които войната пораждала за керванната търговия.

---

[446] An Arab-Syrian Gentleman and Warrior in the Period of the Crusades: Memoirs of Usamah ibn Munqidh (Kitab al-l’tibar). Trans. P. K. Hitti. New York, 1929 (repr.: New York, 2000).

[447] The History of al-Tabari (trans. Rosenthal), Vol. 38, 81, 173–176.

[448] Пак там, с. 174.

[449] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), 35–56, по-спец. с. 52.

Тук ще се върнем обаче на споменатия вече процес на "затваряне" на градовете зад здрави крепостни стени, който през X в. се наблюдавал и в Европа, и в Мала Азия. В общи линии този процес бил характерен за целия Средиземноморски свят, от Иберийския полуостров на запад до Киликия и Северна Сирия на изток. В Италия той е известен под названието incastellamento[450]. Аналогичен феномен се наблюдавал по онова време и в мюсюлманска, и в християнска Испания[451]. През X в. замъците, подсилени с бойници и кули, станали неотменна част и от пейзажа на Западна и Централна Европа[452]. Маджарските нападения от първата половина на X в. например засегнали една значителна част от Западна Европа, която се простирала от Бавария и Саксония през Лотарингия, та чак до Аквитания на Атлантическото крайбрежие. Като преминавали Алпите, маджарските отряди дръзко нападали и Северна Италия, а понякога достигали и далече на юг, до Апулия. По-внимателният прочит на изворите обаче показва, че въпреки огромните щети, които маджарите причинявали на нападаните от тях области, те не успели да превземат нито един град или укрепено селище. Причината за този техен неуспех се крие във факта, че по това време повечето градове вече били затворени зад яки стени и високи кули[453].

Този процес на затваряне на градовете зад крепостни стени е засвидетелстван и във Византия. През X в. почти всички градове са наречени в гръцките извори с думата kastra или ако става дума за малки крепости или населени места – с думата kastellia. През X – XI в. единственият византийски град, който и в юридическите документи, и в наративните извори е наречен с думата polis, е Константинопол[454].

Без съмнение, затварянето на населените места зад крепостни стени и построяването на крепости-гарнизони по главните пътища се отразило и на комуникациите и търговията в тогавашния свят. Както видяхме от случая с Via Egnatia, когато по основната част от своето трасе пътят бивал подсилен с гарнизони, той ставал сравнително безопасен за пътуващите по него. Ако отново обърнем поглед към Близкия изток, ще видим, че дори и след като в 976 г. смъртта на Йоан Цимисхий поставила началото на византийските териториални загуби в Сирия, осеяната с kastellia планина Аман останала във византийски ръце. Подобно на широко разгърнат бастион тя защитавала равнината на Киликия от набезите на сирийските и египетските араби[455]. В мюсюлманския свят защита

---

[450] За процеса на incastellamento вж. N. Fasoli. Castelli e signorie rurali. – In: Agricultura e mondo rurale in Occidente nel alto medioevo [Atti delle settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo XIII]. Spoleto, 1966, 531–565. Срв. C. Wickham. I problemi dell'incastellamento nell'Italia centrale. L'esempio di San Vincenzo al Volturno. Firenze, 1985.

[451] T. F. Glick. From Muslim Fortress to Christian Castle. Social and Cultural Change in Medieval Spain. Manchester–New York, 1995, 105–115.

[452] E. Eickhoff. Kaiser Otto III. Die erste Jahrtausendwende und die Entfaltung Europas. Stuttgart, 1999, 222–223.

[453] C. W. Previté-Orton. The Shorter Cambridge Medieval History, Vol. I, 368–369.

[454] За литература по въпроса вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 132–135.

[455] E. Eickhoff. Kaiser Otto III, S. 62.

на керваните от разбойнически нападения предоставяли както укрепените кервансараи, така и замъците qusur. Най-добре запазеният от тези замъци се намира в днешна Йордания – това е известният Qasr Amra (*вж. фиг. 5*).

Глава четвърта. КОНСТАНТИНОПОЛ – ОСНОВНА ДЕСТИНАЦИЯ В ПЪТУВАНИЯТА НА ТЪРГОВЦИТЕ

Независимо от това, как са прекарвали зимата у дома, с пукването на пролетта търговците се отправяли на път. За някои от тях – например киевските търговци – византийската столица била крайна цел на пътуването. За други, като например амалфитанските търговци, Константинопол бил междинна спирка по един дълъг обиколен маршрут, който включвал редица северно-африкански и близкоизточни пристанища, а често пъти – и други италиански градове. Изборът на маршрут зависел до голяма степен от същността на обмена между двете търгуващи страни и по-точно – от структурата на износа на всяка от тях. Когато ставало дума за еднаква структура на износа, какъвто бил случаят с Византия и градовете от Апенинския полуостров, при който и двете страни изнасяли предимно дървесина, метал и еднакви по вид храни, тогава италианските търговци се принуждавали първо да продадат стоката си на мюсюлманите и със закупеното от тържищата в Северна Африка или Близкия изток да се явят в Константинопол. Напротив, когато двете страни имали различен по своята структура износ, какъвто бил случаят с Византия и българите или варягите, тогава между тях се осъществявал директен търговски обмен.

За някои търговци цялото им пътуване до и от Константинопол се осъществявало по море. За други – почти изцяло по суша. За повечето търговци обаче пренасянето на стоки на големи разстояния означавало пътуване и по суша, и по вода. Изборът на маршрут и на средства за придвижване от една точка до друга зависел не само от същността на търговския обмен между страните, но и от физическите особености на ландшафта, а също така – и от необходимостта да се заобикалят територии, където се водели бойни действия или които били населени с враждебни племена. Пиратството също влияело при избора на морски маршрути от страна на търговците, още повече че в разглеждания период търговските кораби били сравнително малки, не можели да носят на борда си тежко въоръжение и може би с изключение само на флотилиите на т. нар. рос, не се движели в конвои.

1. Пътуването на търговците от Балканите и Северното Черноморие до Византия

1.1. Българските земи и комуникациите и търговията на Балканите

По всяка вероятност още от края на VII в. до края на разглеждания от нас период, т. е. докъм 70те години на XI в., част от износа на българските земи за

византийската столица се е осъществявал през Месемврия, а поне от 30те години на IX в. нататък – и през Дебелт. Можем да предположим, че докараните дотам стоки се товарели на византийски кораби и така продължавали пътя си до Константинопол, а може би и до други части на империята. Друга част от износа на българските земи за Византия се осъществявал през Долния Дунав: в X в. вероятно през Малък Преслав, а от XI в. насетне – и през Дръстър и емпориите на Диногеция, Пъкуиул луи Соаре, Новиодунум и др. Докараните дотам по суша или с малки речни кораби стоки вероятно били прехвърляни на по-големи морски кораби и така продължавали пътя си по Черно море. Още Зосим през V в. споменава за това, че на Долния Дунав стоките се товарели от леки речни корабчета на по-солидни морски съдове[456]. Една трета част от българския износ пътувал по суша за Константинопол и Солун може би от края на IX в. насетне.

За разглеждания от нас период, от късния IX докъм 70те години на XI в., най-много сведения има за търговията и комуникациите на днешните североизточни български земи с Византия, поради което и акцентът в нашето изследване е поставен върху този регион. От един момент нататък Солун и неговото тържище също започнали да играят важна роля в българо-византийския търговски обмен. Те също ще бъдат обект на нашето изследване.

В продължение на столетия, вероятно чак до края на IX в., Византия предпочитала да осъществява търговски обмен със съседите си на специално определени за целта пунктове по своите граници. Тези пунктове функционирали и като емпории, и като митници. Там се заплащала т. нар. октава, която възлизала на 1/8 от стойността на внасяните или изнасяните от империята стоки. Според Е. Антониадис-Бибику около 800 г. октавата била заменена от комеркиона. Той представлявал сбор от вносно мито и данък добавена стойност и обикновено възлизал на 10% от стойността на стоката, поради което бил наричан и dekate (десятък). Комеркион трябвало да се плаща не само върху всички вносни стоки, в т. ч. и робите, но и върху стоките, които били предмет на вътрешната търговия и били докарвани в Константинопол по море[457].

Имперската политика, по силата на която търговският обмен със съседите трябвало да минава през фиксирани погранични пунктове, била приложена и спрямо българската държава, още от момента на нейното признаване от Византия. В края на VII в. Месемврия, изглежда, била определена от византийската държава за станция, която да осъществява търговския обмен с българите. В подкрепа на това говорят намерените в околностите ѝ печати на византийски митнически чиновници – комеркиарии. Най-ранните от тях датират от 690/91 г.[458] Според договора от 716 г., чиито условия са предадени във връзка с преговорите между Крум и Михаил II в 812 г., българите можели да купуват от

---

[456] Zosime histoire nouvelle. Ed. et trad. F. Paschoud. Paris, 1989, Vol. IV, 272–273.

[457] H. Antoniadis-Bibicou. Recherches sur les douanes à Byzance, p. 15 sq.

[458] За оловните печати на комеркиариите вж. N. Oikonomides. Silk Trade and Production in Byzantium from the Sixth to the Ninth Century: The Seals of the Kommerkiarioi. – DOP 40 (1986), 33–53.

византийците ценни стоки като (копринени?) одежди и червена кожа в определени количества. На този най-ранен етап от българо-византийския търговски обмен най-вероятно размяната е ставала на бартерна основа. Също така е твърде вероятно именно Месемврия да е била един от пунктовете на тази размяна[459].

С други думи, до 812 г., когато била превзета от хан Крум, Месемврия била пограничен град-пристанище, през който – подобно на Венеция и Солун – минавала част от византийската външна търговия. Градът запазил ролята си на погранично пристанище и тържище и през IX – X в., когато вече се намирал в пределите на България. Нещо повече, твърде възможно е през X в. руските стоки да са били прехвърляни на византийски кораби в Месемврия, като само част от руските търговци са продължавали пътя си до Константинопол. Г. Г. Литаврин например обръща внимание на факта, че общата численост на хората, участващи в морски конвой от типа на описания от Константин Багренородни, е била около 1000 човека[460]. Според договора от 944 г. обаче броят на руските търговци, които имали право да влязат в Константинопол, бил силно ограничен. Това налагало само малка част от търговците да продължат пътуването си от България до имперската столица, а войните, гребците и лодките-еднодръвки от руската флотилия оставали да ги чакат на българска територия – по всяка вероятност в Месемврия[461].

Дебелт (дн. Стари Дебелт, на южния бряг на р. Средецка преди вливането ѝ в Черно море) също се споменава през IX в. като пограничен търговски пункт, на който е имало византийски митнически чиновници. Най-ранните печати на комеркиарии от това място датират от 832/33 г.[462] Самата комеркия Дебелт вероятно е била учредена малко по-рано, в 815 или 816 г. По силата на мирния договор от 815/16 г. границата между България и Византия се установила между Месемврия и Дебелт, като изглежда, че реката помежду им е служела за гранична линия. Месемврия оставала на българска територия, а Дебелт – на византийска. По всяка вероятност функциите на византийски контролно-пропускателен пункт, които до 812 г. изпълнявала Месемврия, сега били поети от съседния Дебелт.

Въз основа на археологическите проучвания на терена и на хронологическия анализ на намерените моливдовули и печати на комеркиарии може да се заключи, че в историята на комеркията Дебелт е имало три периода. От първия период, който вероятно приключил по някое време между 837 и 843 г., датират

---

[459] Theophanis Chronographia. Ed. C. de Boor. Lipsiae 1883, vol. I, p. 497. За различните мнения сред учените относно този договор вж. Г. Г. Литврин. К дискуссии о договоре 716 г. между Византией и Болгарией. – В: Същият. Византия и славяне. Сборник статей [Серия "Византийская библиотека", раздел "Исследования"]. С. Петербург, 1999, 229–236.

[460] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.100–104 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 50: росите завършвали дългото си и мъчително плаване в Месемврия.

[461] Г. Г. Литаврин. Древняя Русь, Болгария и Византия в IX–XI вв. – В: IX Международный съезд славистов. История, культура, этнография и фольклор славянских народов. Москва, 1983, 62–76.

[462] Catalogue of Byzantine Seals at Dumbarton Oaks and in the Fogg Museum of Art (ed. Nesbitt–Oikonomides), I, p. 172, no. 76.2.

и останките на една опожарена митническа сграда. Вторият период според намерените печати и моливдовули би могъл да се вмести във времето между 70те години на IX и първите две десетилетия на X в. Общо взето, той съвпада с българо-византийския мир в периода от преминаването на България към лоното на Константинополската патриаршия (870) до превземането на Дебелт от българския владетел Симеон през 913 или 917 г. От този период датират и останките на една трикорабна базилика заедно с няколко разкрити погребения на духовници и миряни и моливдовули на владетели – византийски и български. Българските моливдовули принадлежат на архонта Михаил, т. е. на княз Борис, и по всяка вероятност на младия княз Симеон. Става дума за няколко моливдовула без надпис, които обикновено се отнасят към групата на т. нар. анонимни печати на Симеон. Третият период от историята на комеркията Дебелт започва от средата на XI в., като още не е установено къде точно се намира сградата на митницата от онова време[463].

Намерените печати на комеркиарии от първите два периода на споменатата комеркия свидетелстват за държавния контрол върху вноса и износа между България и Византия, осъществяван от византийските митнически служители в Дебелт. Самият Дебелт, както Месемврия преди това, бил разположен на важен средищен пункт – там, където свършвал пътят по суша, водещ от българските столици Плиска и Преслав към Черно море, и започвал пътят по море, водещ към византийската столица Константинопол.

От друга страна, археологическите проучвания показват, че византийските крепости-пристанища северно от Стара планина били престанали да действат още през VI – VII в. Някои от тях били изоставени завинаги. Такива са например крепостите край Обзор, Шкорпиловци и Русалка. Върху развалините на други се образували старобългарски селища. Такива селища били Варна, Каварна, н. Калиакра, Балчик, Камен бряг, Томи и др., които обаче не функционирали като пристанища, защото новото население имало съвсем различно отношение към морето[464]. Затова през IX – X в. като пунктове на византийско-българския търговски обмен и на комуникациите между двете държави били използвани пристанищата, разположени на юг от Стара планина.

Малък Преслав (или, както го нарича "Повест за изминалите години", Переяславец) бил голямо тържище в българските земи. Той се намирал в дунавската делта, но въпреки множеството хипотези за неговото местоположение, още не е локализиран със сигурност[465]. Напоследък все пак започна да се налага мнението, че Малък Преслав би могъл да се отъждествi с Нуфърул[466]. През 60те години на X в. там се стичали блага от Балканите и Централна и Източна

---

[463] И. Йорданов. Печатите от комеркията Девелт. – В: Поселищни проучвания 2. София, 1992, 22–25, 83–85.

[464] Р. Рашев. Първото българско царство и морето. – В: Средновековна България и Черноморието. Сборник доклади от научна конференция. Варна, 1982, 47–56, и по-спец. с. 53.

[465] За споровете около опитите за локализация на Малък Преслав по археологически данни вж. S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, p. 147, note 23: цит. библиография.

[466] N. Oikonomides. Pristhlavitza, the Little Preslav. – Südost-Forschungen 42 (1983), 5–9.

Европа: “злато, коприна, вино и разни плодове от Гърция, сребро и коне от Унгария и Чехия, а от Рус – кожи, мед, восък и роби.”[467] Вероятно част от тези стоки са били товарени на византийски плавателни съдове и така достигали Константинопол. За целия период на Първото българско царство са известни само 43 византийски монети от района на Добруджа[468]. Броят на монетите сам по себе си не е голям, но той свидетелства за наличието на търговия, основаваща се на паричен обмен, като за целта е била използвана византийската валута. Един от центровете на тази погранична търговия в дунавската делта е бил именно Малък Преслав.

В действителност предимството на Малък Преслав като търговско средище произтичало от неговото местоположение: от една страна, той се намирал някъде в самия край на т. нар. дунавски коридор, който свързвал Централна Европа с Черно море; от друга страна, чрез морския път, който тръгвал от делтата на реката и следвал очертанията на черноморския бряг, той се свързвал с Източна Тракия и със самата имперска столица. Това средищно положение на Малък Преслав – или както го наричат византийските извори, Преславица – определило и стратегическата му значимост за империята непосредствено след завладяването на Североизточна България от Йоан Цимисхий. Досега са известни 15 византийски печата, в чиито легенди се явява топонимът Преславица. По тях обаче не може да се определи с точност докога е просъществувала едноименната стратегия и дали тя е била част от голямата тема с ранг на дукство Тракия и Месопотамия, която била основана непосредствено след завоеванията на Цимисхий. Така или иначе, както отбелязват И. Божилов и В. Гюзелев, “своеобразният връх в историята на Малък Преслав е последната четвърт на десетото столетие”[469]. От края на 20те години на XI в. нататък неговият ритъм като търговско средище и важен административен център вероятно е бил нарушен от зачестилите печенежки нападения[470].

Но да се върнем на т. нар. дунавски коридор. Той включвал както плаването по реката, така и пътя, следващ по суша нейното течение. С него били свързани редица второстепенни пътища, които вървели по теченията на притоците на Дунав. Този древен маршрут на комуникации между Централна Европа, от една страна, и Балканите и Византия, от друга, бил повторно открит за пътувания, след като Карл Велики унищожил последните остатъци от аварската държава (802). През следващите 400 години – чак до 1195 г. – той представлявал основна артерия на комуникация между Изтока и Запада. Българо-византийските войни през първите две десетилетия на X в. и маджарските набези през първата половина на същото столетие създали временни затруднения за трафика по него.

---

[467] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 48.

[468] И. Божилов–В. Гюзелев. История на Добруджа. Т. 2: Средновековие. В. Търново, 2004, с. 105. По-общо за монетите в Добруджа вж. G. G. Custurea. Circulația monedi bizantine in Dobrogea (seculele IX–XI). Ex Ponto. Constanța, 2000.

[469] И. Божилов–В. Гюзелев. История на Добруджа, т. 2, с. 99.

[470] Пак там, 97–103: цялостен преглед на изворите за Малък Преслав–Преславица.

Ситуацията драстично се променила, след като император Отон I разбил маджарите при Лехфелд (955), а през втората половина на X в. маджарските владетели от династията Арпад започнали да изграждат държава, която имала здрави връзки и с германските, и с византийските императори. След 971 г., когато Византия се "завърнала" на Дунав, нейният флот започнал да патрулира по долното течение на реката[471].

Археологическите находки, открити по продължението на дунавския коридор и свързаните с него второстепенни пътища, свидетелстват, че търговията по този маршрут се възродила още в самото начало на IX в. Става дума както за депозити от византийски и арабски монети, които са сечени по онова време и са открити в западния край на дунавския коридор и на няколко места по теченията на Драва и Сава[472], така и за отделни находки на екзотични източни предмети. Вероятно част от транзитната търговия по дунавския коридор се осъществявала от местни търговци, в т. ч. и българи, а друга част – от т. нар. раданити. Според преобладаващото сред учените мнение раданитите най-вероятно са били евреи-търговци от Ирак. Арабският географ ибн Хурдадбе например пише, че те пътували по суша между Изтока и франкското кралство, като минавали през земите на славяните[473]. Според друг арабски географ, ибн Хавкал, в края на IX и през по-голямата част от X в. един от главните маршрути на раданитите, които се завръщали от Централна Европа, минавал през Константинопол и след това – през Трапезунд, за да продължи към Хорасан в Централна Азия[474].

По всяка вероятност от Изтока за Византия и Централна Европа са пътували предмети на лукса и подправки, а по обратния път са пътували роби, които бивали продавани на тържищата в Константинопол и Близкия изток. Така например находката от с. Кривина, Русенско, която е датирана в X в. и представлява железен нашийник и синджир, използвани за връзване на робите във верига по пътя им към робските тържища, навежда на мисълта, че през X в. по дунавския коридор са били превеждани роби. Идентичен нашийник, датиращ от края на IX или началото на X в., е открит на другия край на коридора – в Моравия, в местността Старе Замки край Бърно[475].

---

[471] A. Lewis. The Danube Route and Byzantium 802–905. – In: Idem. The Sea and Medieval Civilizations /VR/. London, 1978, Study VIII.

[472] L. Kovács. Münzen aus der ungarischen Landnahmezeit. Budapest, 1989.

[473] Вж. "Книга за пътищата и царствата" на ибн Хурдадбе у: J. Jacobi. Die Radanyia. – Der Islam, 47 (1971), 252–264, по-спец. с. 253. Вж. и M. Gil. The Radhanite Merchants and the Land of Radhan. – Journal of the Economic and Social History of the Orient 17 (1974), 299–328. Срв. A. Walmsley. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean, p. 319. Както отбелязва Н. Велиханова обаче, макар и за маршрутите на евреите-раданити да има голямо количество литература, въпросът за техния произход остава неизяснен: Ибн Хурдадбех. Книга путей и стран (ред. Велиханова), 38–42.

[474] Ch. Verlinden. Les Radaniya: Intermédiaires commerciaux entre les mondes Germano-Slave et Gréco-Arabe. – Graeco-Arabica 6 (1995), 111–124.

[475] Снимките на двете находки са публикувани у: M. McCormick. Origins of the European Economy, figs. 25.1, 25.2.

Можем да допуснем, че част от търговията с роби, която процъфтявала в Централна Европа през IX – X в., е вървяла по Дунава и е стигала до долното му течение, откъдето "стоката" вероятно е била превозвана по море до Константинопол и Леванта. Споменатите две находки обаче не доказват дали е имало българско участие в тази доходоносна търговия[476]. Всъщност през IX и началото на X в. в района на дунавската делта вероятно са се сливали два коридора, по които търговците на роби са превеждали "стоката" си. Наред с пътя, който тръгвал от Централна Европа и вървял надолу по Дунава, е имало и втори маршрут, който тръгвал от устието на Днепър на юг. Той вероятно е бил използван от византийските търговци, които изкупували роби от печенезите и маджарите, обитаващи двата бряга на Днепър. Наличието на този втори маршрут се потвърждава, макар и косвено, от ибн Русте, писал в началото на X в. Той казва, че маджарите, чиито пасища за добитъка се намирали в басейна на р. Днепър, имали обичая да живеят в юрти, облагали съседите си с тежък трибут и откарвали онези, които пленявали по време на набезите си покрай черноморския бряг чак до едно от пристанищата на ар-Рум. Това място се наричало Керч: там византийците и маджарите се срещали, за да търгуват. Маджарите продавали своите роби, а в замяна купували византийски брокат, вълнени наметала и други произведения на империята[477].

От казаното дотук може да се заключи, че през VIII, IX и по-голямата част от X в. България или по-скоро нейният дунавски бряг и Северното ѝ Черноморско крайбрежие са били транзитна зона за търговията с роби, която, както видяхме, идвала или от Централна Европа, или от Керч. В страната не е имало и значими робски тържища от рода на тези във Венеция, Прага или Вердюн. Ако в домакинствата на българските аристократи е имало роби, техният брой е бил ограничен и те са били придобивани не толкова чрез покупка, колкото по пътя на военнопленничеството. Това се вижда например от сведението, което откриваме в един малък катехизис на Теодор Студит, озаглавен "Повествование за убитите в България християни на св. Четиридесетница във връзка с месоядението"[478].

Единственото писмено сведение за продажба на роб в България се отнася по всяка вероятност за 70те – 80те години на IX в. То се съдържа в житието на св. Власий Аморийски (†912/13)[479]. Подлъган от един користолюбив монах, младият дякон от цариградската "Св. София" със светско име Василий решил

---

[476] Тезата за участие на българите в търговията с роби се застъпва от V. Beševliev. Die protobulgarische Periode der bulgarischen Geschichte. Amsterdam, 1981, S. 414.

[477] Ibn Rusta. Les atours précieux. Trad. par G. Wiet. Cairo, 1955, p. 161. Срв. J. Shepard. Byzantium and the Steppe Nomads: The Hungarian Dimension. – In: Byzanz und Ostmitteleuropa: Beiträge su einer table-ronde des XIX International Congress of Byzantine Studies, Copenhagen 1996. Hg. G. Prinzing–M. Salamon [Mainzer Veröffentlichungen zur Byzantinistik 3]. Wiesbaden, 1999, 53–83.

[478] В. Гюзелев. Студийският манастир и българите през средновековието (VIII–XIV в.). – Zbornik Radova Vizantološkog Instituta 39 (2001/2002), 51–67, вж. по-спец. с. 57, бел. 22.

[479] Vita Blasii Amorensis. – AASS Nov. 4, 657–669.

да зареже службата си и да тръгне за Рим. Когато пристигнали в България обаче, монахът продал младия си и наивен другар в робство. За негово щастие младежът Василий бил купен от "скитски" благородник, който, като го разпитал, проявил добросърдечие и го освободил, а после го представил на останалите "скитски първенци". Под влиянието на бъдещия светец българите, които наскоро били приели Христовото учение, още повече укрепнали във вярата и го канели да заживее сред тях. От текста на житието не става ясно колко време е останал св. Власий в България. Така или иначе накрая той се качил на един кораб и по Дунава продължил пътя си за Рим[480].

Като цяло може да се каже, че в българското общество през IX – X в. робството не е било разпространена институция, а на него по-скоро се е гледало като на временен статус, от който човек можел да се освободи. Глава XIX от "Закон за съдене на хората" например постановява, че военнопленниците, които били основно попълнение в редиците на робите през средновековието, могат да откупуват свободата си с пари или труд[481]. Ако е имало търговия с роби вътре в страната, мащабите ѝ ще да са били твърде скромни, а за участие на българи в международната търговия с роби няма никакви сигурни данни.

Иначе, и през X в. маджарите продължавали да продават роби на византийците. Вероятно става дума за пленници, които маджарите вземали по време на набезите си в Централна и Западна Европа. На два пъти, в 934 и 943 г., маджарите нападнали и българските земи, като стигали чак до византийска Източна Тракия. Голяма част от заграбената от тях плячка се състояла от psyche, т. е. човешки души, за които императорът след това трябвало да плати откуп или които можели да бъдат продадени в робство[482]. Започналото към средата на X в. покръстване на отделни маджарски вождове във византийско християнство не сложило автоматично край на тази практика. Сведения за маджарската търговия с роби имаме дори и от средата на XII в.[483]

Но да се върнем на житието на св. Власий Аморийски. Косвено то илюстрира значимостта на дунавския коридор за комуникациите и търговията между Византия, Балканите и Централна Европа в последните десетилетия на IX в. Когато светецът, плавайки срещу течението на реката, стигнал до едно ждрело (Железни врата?), той бил нападнат из засада от речни пирати, които го взели за търговец, пренасящ стока[484]. Монетите, сечени от Василий I и Лъв VI, които са намерени при Оршова на румънския бряг на ждрелото, свидетелстват, че съвременниците на св. Власий, пътуващи от Балканите за Централна

---

[480] Vita Blasii Amorensis, cap. 8. – AASS Nov. 4, 660E – 661A. Срв. В. Гюзелев. Данни за българското минало в житието на Власий Аморийски (IX–X в.). – В: Същият. Средновековна България в светлината на нови извори. София, 1981, 51–60.

[481] В. Ганев. Законъ соудный людьмъ. София, 1959, 225, 471.

[482] P. T. Antonopoulos. Byzantium, the Magyar Raids, and Their Consequences. – Byzantinoslavica 54 (1993), 254–267, вж. по-спец. с. 260.

[483] I. Hrbek. Ein arabisches Bericht über Ungarn (Abu Hamid al-Andalusi al Garnati, 1080–1170). – Acta Orientalia 5 (1955), 205–230, вж. особ. с. 208–209.

[484] Vita Blasii Amorensis, cap. 9. – AASS Nov. 4, 661B–C.

Европа или обратно, в този опасен участък от пътя са ставали жертва на пиратски нападения[485].

Една от стоките, които до края на IX в. се изнасяли от подвластните на България територии нагоре по течението на Дунав, била каменната сол. Това става ясно от аналите на абатството Фулда. Когато в 892 г. кралят на източните франки Арнулф Каринтийски (888 – 899) решил да подчини Светополк, той направил две неща: опустошил Моравия и изпроводил пратеници до българския владетел Владимир. Задачата на немските пратеници била да постигнат подновяване на традиционния франкско-български съюз и да убедят българите да спрат износа на сол за моравците[486].

Тук възниква и въпросът, каква е била посредническата роля на българите в търговията между народите от Централна Европа и Византия и дали целият този стокообмен е бил извършван само на бартерна основа. Според Я. Ферлуга твърде вероятно е търговията, поне що се отнася до търговията във вътрешността на Балканите от VII до XI в., да е била бартерна[487].

Посредническата роля на българите, от друга страна, не е отразена в писмените извори: за това, дали те са играли някаква посредническа роля или не, бихме могли да правим предположения само въз основа на археологически данни. В своето обобщаващо изследване "Предмети от византийски и балкански произход в унгарските некрополи от X и XI в." К. Местерхази посочва, че количеството византийски ювелирни изделия, които се откриват в Унгария, е прекалено голямо, за да се приеме, че те са били придобити от маджарите само чрез грабителски набези; напротив, тези изделия са били стока, която редовно стигала до Средния Дунав по пътя на търговския обмен. Началото на този обмен би могло да се отнесе към средата на X в. От наличните археологически данни се вижда, че той е бил по-интензивен по Тиса, отколкото по Дунав и е засвидетелстван най-вече в района около гр. Сегет – на мястото, където реките Тиса и Марош се сливат. С други думи, търговията с предмети на лукса, която вървяла от Византия и Балканите към Унгария, е била насочена по-скоро към земите, населявани от конфедератите на Арпадовата династия, отколкото към земите на самите Арпади[488].

Подобен модел на разпространение виждаме и при византийските монети в Унгария: най-много монети, от всички деноминации и сечени предимно през втората половина на X и целия XI в., са намерени в района около Сегет[489]. Очевидно през споменатия период византийците са заплащали с ценни предмети и с пари за нещо, което са купували от населението на този район. Твърде вероятно

---

[485] L. Kovács. Münzen aus der ungarischen Landnahmezeit, p. 51, nos. 260, 263.

[486] Annales Fuldenses, a. 892 (ed. E. Dümmler). – MGH SS III, p. 354.

[487] J. Ferluga. Mercati e mercanti fra Mar Nero e Adriatico: Il commercio nei Balcani dal VII all'XI secolo. – In: Mercati e mercanti nell'alto medioevo, 443–489, вж. по-спец. с. 450.

[488] K. Mesterházy. Bizánci Bálkani eredetű tárgyak a 10-11. századi Magyar sirleletekben, I. – Folia Archaeologica 41 (1990), 87–115; II, Folia Archaeologica 42 (1991), 145–177.

[489] L. Kovács. Münzen aus der ungarischen Landnahmezeit, fig. 40.

е тази ценна стока да е била каменната сол, добивана от трансилванските мини. В случая едва ли може да става дума за българско посредничество в споменатия обмен, а по-скоро е възможно обратното – в самия край на IX в. маджарите да са иззели контрола над трансилванските солни мини, който до онзи момент е бил в ръцете на българите. По понятни причини няма да се спираме на спора, дали византийците реално са имали нужда от трансилванската каменна сол, или са я купували само от политически съображения, за да установят търговски отношения с доскорошните номади[490].

Така или иначе, очевидно е, че маджарите установили търговски отношения с Византия, след като били принудени да прекратят грабителските си набези в Западна Европа и Италия и да преминат към уседнал начин на живот. Това, както казахме, станало след поражението им в Бавария (955). От една страна, сега Рейнско-Дунавският път отново бил отворен за пътувания по цялото си протежение. От друга страна, изглежда, че още със заселването си по Средния Дунав маджарите отнели от българите контрола над твърде доходоносната търговия с каменна сол от Трансилвания. От трета страна, маджарите вероятно са продължили да практикуват и износа на роби за Византия, като в тази търговия българските земи се явявали само транзитна зона.

Да се върнем сега към онази част от българския износ, която се осъществявала по суша, като крайната цел на пътуването била Солун[491] или Константинопол. Присъствието на български търговци и на двете тържища е засвидетелствано в края на IX и началото на X в., което потвърждава тезата, че и българите – подобно на останалите чужди търговци – са били допуснати до вътрешността на Византия в онзи исторически момент, когато империята започнала да "либерализира" политиката си спрямо чужденците. Сега вече търговският обмен между Византия и България се осъществявал не само на специално определени погранични пунктове, но и във вътрешността на империята.

Що се отнася до това, какъв вид транспорт са използвали българските търговци – товарни животни или каруци, по-вероятно е те да са разчитали на керванната търговия, а пък каруцата да е служела за транспортно средство само в обоза на армията. В подкрепа на това твърдение идва сведението на т. нар. Неизвестен писател (Scriptor incertus), който, описвайки българската кампания в Източна Тракия през 813/14 г., споменава за каруците като за транспортно средство в обоза на хана. В текста се говори за "обковани в желязо коли" на брой 5 000, които хан Крум бил поръчал да бъдат направени специално за похода му срещу имперската столица[492].

---

[490] Второто мнение се застъпва от P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 43–45.

[491] За търговията между населението на Солунска област и съседните български земи вж. Йоан Камениата: Ioannes Cameniates. De excidio Thessalonicensi, apud Theophanis Continuatus. Ed. I. Bekker. Bonn, 1838, p. 496.

[492] Scriptor incertus. Historia de Leone Bardae filio apud: Leonis Grammatici Chronographia. Ed. I. Bekker. Bonn, 1842, 335–362, вж. по-спец. 342–344. Срв. и аналогичните сведения у Георги Монах (PG 110, cols. 980–981) и Теофан Изповедник (Theophanis Chronographia, ed. C. de Boor, p. 503.5–25).

Няма писмени сведения за това, че през IX – X в. товарни коли са били използвани за трансгранична търговия на Балканите. Най-ранните сигурни сведения за доставки на зърно с каруци на балканските тържища датират едва от 70те години на XI в., при това става дума за локална търговия между един град, Редесто, и околните села[493]. Косвено доказателство за това, че българските търговци са разчитали не на каруци, а на товарни животни, се съдържа в сведението, че след дъжд пътищата на Балканите ставали непроходими за каруци[494]. По суша основните търговски маршрути между двете страни – България и Византия – вероятно са следвали трасетата на старите римски пътища, които свързвали Егейско море с Дунава, минавайки през старопланинските проходи[495].

Както отбелязва И. Йорданов, маршрутите на българо-византийската търговия могат да се проследят и по разположението на митническите пунктове по общата граница или в непосредствена близост с нея. Вече споменахме за най-ранната комеркия, обслужваща търговския обмен между България и Византия – тази в Месемврия. Най-късните печати от нея датират от третата четвърт на VIII в. По всяка вероятност бойните действия в района на комеркията са станали причина тя да бъде преместена на по-сигурно място. Напълно възможно е в периода между последната четвърт на VIII и началото на IX в. функциите ѝ да са били иззети от комеркията в Адрианопол, а малко по-късно – и от т. нар. комеркия "на Запада" (гр.: tes Dyseos), чието местонахождение засега не е уточнено[496]. От 30те години на IX в. пък имаме печати от комеркията Дебелт, за която вече споменахме.

Тъй като Константин Багренородни описва пътя от Солун до крепостта Белград като най-краткия път от Егея до Дунава[497], някои учени допускат, че през X в. този маршрут е бил използван от търговците от северозападните и западните български земи в пътуванията им до Солун[498]. Самият Солун се бил сдобил със сухопътен митнически пункт още в 712/13 г. и с пристанищна митница около 800 г.[499] Това говори за нарасналото му значение във външната търговия на империята, провеждана както по море, така и по суша. Морската митница на Солун вероятно е била устроена по модела на тази в Абидос, разположен на

---

[493] За тържището на зърно край Редесто в Източна Тракия вж. Michaelis Attaliotae Historia. Ed. I. Bekker. Bonn, 1853, 201–204.

[494] След проливен дъжд пътищата в Източна Тракия станали непроходими, затова кръстоносците на Фридрих Барбароса били принудени да пренаторят целия си обоз от каруци на товарни животни. Вж. A. Chroust. Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I. – MGH, Scriptores rerum Germanicarum, n. s. 5. Berlin, 1928, p. 70.

[495] За по-интензивното използване през IX–X в. на старите римски пътища, които били ориентирани север-юг и свързвали Егейско море с Дунава, вж. D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, p. 40.

[496] И. Йорданов. Византийски комеркиарии за България (681–971). – В: Договори, хора, съдби. Съст. В. Михнева, С. Петкова, В. Павлов. Варна, 2000, 17–24.

[497] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 42.15–18 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 170.

[498] V. Tăpkova-Zaimova. Byzance et les Balkans à partir du VI[e] siècle. London, 1979, Study XXVI, 169–170.

[499] M. McCormick. Origins of the European Economy, p. 605, notes 98, 99.

входа на Хелеспонта. Твърде скоро солунският комеркиарий започнал да се нарича "abydikos на Солун". Според Н. Икономидис качеството на печатите на комеркиариите свидетелства за икономическата значимост на съответния град: наистина печатите на т. нар. abydikoi на Солун от IX в. са много на брой – досега са намерени 52 такива печати – и са с доста високо качество. Нещо повече, солунската митница имала юрисдикция над Тесалия, Кефалония, тема Тесалоники и Западна Гърция, а това за сетен път показва каква е била ролята на Солун както в икономическата интеграция на тези области вътре в империята, така и за развитието на търговията с България[500].

Ако трябва да се вярва на Йоан Камениата, след покръстването на българите вече нямало война, мир царял в околните области, имало изобилие от земеделски стоки и богатство, натрупано от търговия[501]. Тази идилична картина на отношенията на Солун с прилежащите му области и съседна България обаче не означава, че българската търговия от края на IX и началото на X в. е била изцяло ориентирана към този град. Напротив, опитът на имперското правителство да премести през 90те години на IX в. главното тържище на българските стоки от Константинопол в Солун и последвалото обявяване на война от страна на България показват, че в онзи момент тържището на византийската столица имало първостепенно значение за българските търговци[502]. Това се потвърждава от "Книга на епарха", която регламентира продажбата на български стоки на едро на едно "сателитно" тържище извън стените на Константинопол[503]. Вероятно привилегията да не влизат в Константинопол и да не плащат куп такси и мита и наем за престой в странноприемница българските търговци са придобили в резултат от мирния договор след края на войната от 894/96 г. От друга страна, през X в. и самите "abydikoi на Солун", и техните печати изчезват[504]. Твърде е възможно превземането на Солун от ренегата Лъв Триполит през 904 г. и избиването или откарването в робство на голяма част от жителите му да е станало причина и за временното закриване на митническия пункт.

През следващите двеста години обаче Солун започнал да придобива все по-голямо значение за византийската търговия с останалия свят, включително и с българските земи. Например според един сатиричен текст от XII в. на Солунския панаир се стичали търговци и стоки не само от съседни или сравнително близки на Византия страни, като България и Италия, но дори и от далечни земи, като Русия, Египет и Испания. За земеделската продукция на Черноморския

---

[500] N. Oikonomidès. Le kommerkion d'Abydos, Thessalonique et le commerce bulgare au IX^{e} siècle. – In: Hommes et richesses dans l'Empire byzantin VIII^{e}–XV^{e} siècle. Vol. 2. Paris, 1991, 241–248.

[501] Ioannes Cammeniates. De excidio Thessalonicensi (ed. I. Bekker), p. 490 sq.

[502] Theophanes Continuatus. Chronographia. Rec. I. Bekker. Bonn, 1838, p. 357; Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum. Ed. H. Thurn. Berlin–New York, 1973, 175–176.

[503] Византийская книга эпарха IX.6 (ред. Сюзюмов), 82–83.

[504] N. Oikonomidès. Le kommerkion d'Abydos, Thessalonique et le commerce bulgare au IX^{e} siècle, p. 247.

регион изрично се казва, че била доставяна първо в Константинопол, а оттам, "натоварена върху голям брой коне и мулета", заминавала за панаира в Солун[505]. От Константинопол до Солун пътят на кервана вероятно е минавал по Via Egnatia. Нищо чудно този маршрут, по който византийската столица се явявала междинна спирка за земеделските произведения на Черноморския регион, да е бил използван и в по-старо време, през IX – XI в.

През разглеждания период българският износ за Византия, изглежда, се е състоял предимно от храни и други земеделски произведения, включително необработен лен. Може да е било изнасяно и ленено платно. В късната Римска империя ленът бил доставян най-вече от Египет. След VII в. обаче основни доставчици на лен за константинополския пазар станали младата българска държава и областите Стримон, Понтос и Керасус[506]. Твърде вероятно е Византия да е била принудена да внася от България и метални руди, в т. ч. и желязна руда. Византийските златни монети, намерени в български рудодобивен център, навеждат на мисълта, че за рудата вероятно се е заплащало в брой, а не на бартерна основа чрез занаятчийски произведения[507].

Византийският внос в България се състоял главно от предмети на лукса, включително фини керамични изделия, стъкло, накити и други дребни предмети на изкуството[508]. В Преслав тези находки датират предимно от X и първата половина на XI в.[509] Трудно е да се каже, дали византийският внос се е осъществявал предимно по море или по суша и каква е била ролята на българските прекупвачи в него. За византийската държава се знае, че упражнявала силна намеса в движението на стоки както вътре в страната, така и през граничните си пунктове. Чрез външната си търговия, т. е. чрез контролиране на вноса и износа държавата се намесвала във вътрешното преразпределение на брутния си продукт точно толкова ефикасно, колкото и чрез фискалния си апарат. Тази политика на византийската държава, изглежда, е намерила отражение и в търговията с България.

Клаузите на вече нееднократно споменатия българо-византийски договор от 716 г., за чието подновяване се водили преговори и в 812/13 г., красноречиво илюстрират същността на държавния контрол върху външната търговия на Византия. Интересното е, че още в самото начало същият тип политика била възприета и от българската държава. Според договора от 716 г., за да разреши двустранната търговия, всяка от страните поставила определени политически условия: такова било например условието за връщане на бегълци и предатели от едната и от другата страна при поискване от съответното правителство. Освен

---

[505] Pseudo-Luciano, Timarione (ed. R. Romano), 54–55.

[506] The Oxford Dictionary of Byzantium. Ed.-in-chief A. P. Kazhdan. Washington, D. C., 1991, p. 1231.

[507] S. Vryonis. The Question of the Byzantine Mines. – Speculum 37 (1962), 1–17, по-спец. с. 14.

[508] Т. Тотев. Вносна керамика, стъкло и накитни предмети в Преслав. – В: Средновековна България и морето. Варна, 1982, 79–81; T. Totev. The Preslav Treasure. Shumen, 1993.

[509] I. Jordanov. Preslav. – EHB, vol. II, 667–671, вж. по-спец. с. 669.

това, право да упражняват трансгранична търговска дейност получавали само онези лица, които имали разрешително да пресичат границата; търговец без подобна грамота, снабдена с печат, рискувал стоката му да бъде конфискувана в полза на хазната[510]. Въпреки че тези постановки отразявали подозрителността, която проявявали един към друг доскорошните врагове, подобни договори между България и Византия били сключвани или подновявани на няколко пъти през VIII и IX в.[511]

И така, макар да не разполагаме с конкретни сведения за подготовката за път на българските търговци или за премеждията, които те трябвало да преодоляват, за да се доберат до пограничните пунктове на търговски обмен или до тържищата на Константинопол и Солун, може да се заключи, че търговията на Балканите през по-голямата част на VIII, IX и X в. процъфтявала. Не се знае дали преди началото на X в. византийските провинциални търговци са били допускани само до погранични тържища, като Месемврия, Дебелт и Малък Преслав, или са имали право да влизат и във вътрешността на България. Можем да приемем, че като проява на реципрочност в политиката византийците са били допуснати до Дръстър, Плиска и Преслав тогава, когато и българите са били допуснати до Константинопол и Солун, т. е. към края на IX или началото на X в. Византийските монети, открити във и около Преслав, ни карат да мислим, че българските търговци са се разплащали с византийските си партньори във византийска валута. За времето от основаването на българската държава до 969 г. от Плиска и Преслав са открити общо190 византийски монети[512]. Накрая, посредничеството на византийските провинциални търговци вероятно е позволило на българите да участват и в активния търговски обмен на пристанищата от Южното Черноморие – Синопе, Трапезунд, Амастрида и Хераклея[513].

Археологическите проучвания показват, че още в края на IX и началото на X в. някои суровини се внасяли в България отдалече – от земи, намиращи се отвъд границите на Византия. Така например проучванията на стъкларските работилници от IX – X в. в Плиска, Преслав, Патлейна и Хисаря показват, че тези работилници са били организирани по възможно най-напредничавия за времето си начин и което в случая е по-важно, пробите от стъкло, взети от тях, свидетелстват както за местни, така и за вносни суровини[514]. Разбира се, най-големият стъклодобивен център на Балканите по това време бил Константинопол, но и той до голяма степен работел с вносна суровина от Сирия – основ-

---

[510] Theophanis Chronographia (ed. de Boor), p. 497.15–499.16.

[511] J. Ferluga. Mercati e mercanti fra Mar Nero e Adriatico: Il commercio nei Balcani dal VII all'XI secolo, 458–460; J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840, p. 256.

[512] И. Йорданов. Характер на монетната циркулация в средновековните български столици Преслав и Търново. – В: Средновековният български град. София, 1980, 229–243.

[513] Вж. библиографията, цитирана у: J. Haldon. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840, p. 257, n. 77.

[514] Т. Балабанов. За началото на стъклообработването и стъклодобиването в средновековна България. – В: Преслав, т. 3. Варна, 1983, 228–240.

ния производител на висококачествено стъкло в тогавашния свят. Откритият при Серче Лиманъ кораб, който потънал вероятно в 1025 г., бил натоварен с натрошено стъкло за рециклиране и идвал от Сирия[515]. Сирийското стъкло се ценяло високо като суровина, тъй като от него се произвеждало – при по-ниска температура на топене и с гарантирано по-добър химически състав – ново висококачествено стъкло. Затова не би трябвало да ни учудва, че през 20те години на XI в. български и гръцки търговци отишли чак в Сирия, за да доставят суровина за стъкларските работилници на Балканите. Твърде вероятно е в България доставките на сирийско стъкло за рециклиране да са започнали още в края на IX или началото на X в., откогато датират находките в Плиска, Преслав, Патлейна и Хисаря. Не се знае дали на този ранен етап натрошеното стъкло е било доставяно от Сирия директно в България, или е било доставяно най-напред в Константинопол и оттам – докарвано в България от търговци-прекупвачи.

Плаването на смесен българо-гръцки екипаж до Сирия през 1025 г. повдига и въпроса за това, как и с каква скорост е протекло интегрирането на българите в класата на византийските провинциални търговци от 70те – 80те години на X в. насетне. Не разполагаме с конкретни сведения за този процес, но бихме могли да си извадим някои заключения от данните за интегрирането на североизточните български земи в провинциалната администрация на империята след приключването на кампанията на Цимисхий. Наличието на голям брой печати на византийски военно-административни лица, открити на територията на тема Паристрион и датиращи от времето непосредствено след 971 г., говори за интензивните комуникации както между столицата Константинопол и новата тема, така и между лицата, заемащи длъжности в рамките на самия Паристрион[516].

Освен повторното отваряне на пътищата, значение за възстановяването на комуникациите по тези земи имало и подсигуряването на главните пътни артерии с укрепления, в които били разквартирувани гарнизони. В по-голямата си част тези укрепления били стари римски или ранновизантийски крепости, разположени по течението на Долния Дунав, които сега били реконструирани и обновени[517]. Разбира се, главната задача на тези укрепления била да предотврати повторно руско нападение срещу Балканите. Без съмнение обаче споменатите укрепления послужили и за това, пътуванията по Долния Дунав и свързаните с него второстепенни пътища да станат по-сигурни. Положението обаче много скоро се променило, тъй като действията на Комитопулите засегнали и Североизточна България[518].

---

[515] За изследванията, посветени на "стъкления товар" на този кораб, вж. библиографията у F. van Doorninck, Jr. The Byzantine Ship at Serçe Limani, p. 140, n. 14.

[516] И. Йорданов. Печатите от стратегията в Преслав (971–1088). София, 1993, 118–119, 128–129, 136–137.

[517] По-подробно за тези укрепления вж. P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 56–58.

[518] Пак там, 58–61.

По всичко изглежда, че доста скоро след приключването на Самуиловите войни с Византия сухопътните и морските комуникации между българските земи и имперската столица са били възстановени. Що се отнася до пътуванията между Константинопол и Долния Дунав, от особена важност бил пътят, който и по суша, и по вода следвал черноморския бряг, свързвайки Константинопол с дунавската делта. Така например от житието на св. Кирил Филеот научаваме, че през 50те – 60те години на XI в. можело да се стигне от крайбрежното селище Деркос в Източна Тракия до Варна по два начина: като се плава с кораб или като се върви пеша и се пресече Zygos (вероятно Източна Стара планина). От двата пътя като по-безопасен е посочен морският[519]. Той бил патрулиран от имперския флот, чиято база отначало била Месемврия, а след това – Анхиало[520]. Флотът патрулирал и Дунава, което направило по-сигурен т. нар. дунавски коридор на комуникация с Централна Европа. Като кормчия в имперския флот в периода между 1042 и 1045 г. служил и споменатият вече св. Кирил Филеот[521].

Интересно е да се отбележи, че търговията между долнодунавските земи и Константинопол достигнала забележителен разцвет към средата на XI в., точно когато се засилила и печенежката заплаха за тема Паристрион. Това наложило властите да вземат по-сериозни мерки за охраната на пътните артерии в тази част на страната. В житието на св. Кирил Филеот например се казва, че корабът му плавал край брега на Черно море и покрай т. нар. phrouria (кули-наблюдателници) по долното течение на Дунав[522]. Михаил Аталиат описва емпориите, разположени на Долния Дунав, като едно вавилонско стълпотворение, където можели да се чуят безброй езици[523].

От множеството амфори, намерени по тези земи, обаче може да се заключи, че в пограничните phrouria са се доставяли от столицата най-различни стоки, включително големи количества зехтин и вино. От съпоставителното изследване на амфорите от Диногеция на Долния Дунав и Сарачхане в Истанбул – т. нар. типове "Диногеция-1" и "Сарачхане-54" – се вижда, че възходът на търговията между Константинопол и Долния Дунав започнал в началото на единайстото столетие[524]. Амфорите от типа "Диногеция-2а" пък съответстват на амфорите

---

[519] La Vie de saint Cyrille le Philéote (ed. Sargologos), 15–18. За морския път от Босфора през Анхиало, Месемврия и Варна за дунавската делта вж. H. Ahrweiler. Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^{e}–XV^{e} siècles. Paris, 1966.

[520] В. Гюзелев. Сведения за български градове и области в житието на Кирил Филеот (XI в.). – В: Същият. Средновековна България, 61–67, вж. по-спец. с. 64. Срв. И. Йорданов. Анхиало според данните на сфрагистиката. – Археология 1993, кн. 3, 36–50.

[521] La Vie de saint Cyrille le Philéote (ed. Sargologos), p. 57. Срв. В. Тъпкова-Заимова. Долни Дунав – гранична зона на византийския Запад. София, 1976, с. 71; P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, p. 84.

[522] La Vie de saint Cyrille le Philéote (ed. Sargologos), p. 63.

[523] M. Attaleiates. Historia (ed. Bonn.), p. 204.

[524] За амфорите от типа "Диногеция-1" вж. G. Ştefan, I. Barnea, M. Comşa. Dinogetia. Vol. I. Bucureşti, 1967, 249–257. Те са от ранния XI в. и съответстват на амфорите от типа "Сарачхане-54" от Истанбул: вж. J. Hayes. Excavations at Saraçhane in Istanbul. Vol. II: Pottery. Princeton, N. J., 1992, 73–74.

“Сарачхане-60”[525]; такива амфори са открити и в Дръстър и Пъкуиул луи Соаре[526]. Те на свой ред свидетелстват, че търговията между долнодунавските земи и Константинопол продължила да бъде твърде интензивна и през XII в.

За разцвета на търговията по Долния Дунав може да се съди и по огромния брой монети, сечени в Константинопол и открити при разкопките на всяко от укрепените селища по брега на реката и по островите[527]. В Дръстър, Пъкуйул луи Соаре, Диногеция, Нуфърул, Новиодунум (дн. Исакча) и др. са открити огромни количества бронзови и медни монети, както и няколко златни тетартери и сребърни милиаресии[528]. Най-голям е броят на монетите от периода 1025 – 1055 г., което е още едно доказателство за това, че пикът в търговията между Долния Дунав и имперската столица е настъпил около средата на XI в. Едновременно с това фактът, че там са намерени предимно дребни монети – например само от Силистра имаме 3000 още непубликувани фолиса – ни кара да мислим, че по Долния Дунав се е провеждала интензивна търговия на дребно, а също така и че произведенията, които местното, най-вероятно българско по етническия си характер население е продавало, са били доста евтини. В полза на това говорят и археологическите находки: те показват, че местните хора са произвеждали груба керамика, която продавали в емпориите, а също така – и харпуни и куки за въдици[529].

Въпреки войната с печенезите, която продължила от 1046 до 1053 г., и последвалата заплаха от страна на узите, комуникациите между Константинопол и Долния Дунав, изглежда, не са били нарушени. Вероятно те са се осъществявали изцяло по вода, тъй като комуникациите по суша са били доста несигурни. Така например когато св. Кирил Филеот посъветвал един арменец от Варна да се върне у дома с кораб, “с моряци, които познаваме и им имаме доверие”, арменецът не го послушал, тръгнал си от Източна Тракия пеша и по пътя, който пресичал планината Зигос, бил ограбен и убит[530]. Дори по време на бойните действия срещу номадите – печенези и узи – емпориите Дръстър, Пъкуиул луи Соаре, Диногеция, Нуфърул и Новиодунум оставали здраво укрепени и устоявали на вражеския натиск. Империята си запазвала контрола и над черноморските пристанища – от дунавската делта та до Босфора.

Броят на намерените по Долния Дунав византийски монети остава сравнително голям и за времето на Исак I Комнин (1057 – 1059), макар вече да не е толкова голям, колкото в предходните двайсет-трийсет години. Както

---

[525] G. Ştefan et al. Dinogetia, I, 257–260; J. Hayes. Excavations at Saraçhane in Istanbul, II, p. 75.

[526] S. Angelova. Sur la caractéristique de céramique du haut Moyen Age provenant de Drastar (Silistra). – In: Dobrudža – études ethno-culturelles. Ed. D. Ovcharov. Sofia, 1987, 93–114.

[527] Неотдавна бе направен и опит да се напише история на Добруджа на базата изключително на нумизматичен материал. Вж. G. Mănicu-Adameşteanu. Istoria Dobrogei in perioade 969–1204. Contribuţii archeologice şi numismatice. Bucureşti, 2001. За възраженията срещу този едностранчив подход вж. И. Божилов–В. Гюзелев. История на Добруджа, т. 2, с. 105, бел. 115.

[528] P. Stephenson. Byzantium’s Northern Frontier, p. 86, notes 8–10: цит. библиография.

[529] P. Diaconu–D. Vilceanu. Păcuiul lui Soare, cetatea bizantină. Vol. I. Bucureşti, 1972, 174–177.

[530] La Vie de saint Cyrille le Philéote (ed. Sargologos), 126–127.

отбелязахме по-горе, от това време и находките на керамика от константинополски произход по Долния Дунав продължават да са многобройни – още едно доказателство за несекващия търговски обмен на долнодунавските земи с имперската столица. Най-интересното обаче е, че по времето на императорите Роман IV Диоген (1068 – 1071) и Михаил VII (1071 – 1078) по Долния Дунав се появява един нов вид медни монети (фолиси), които са по-тънки, с по-остри ръбове и по-силно изразен релеф от оригиналните монети, сечени от двамата императори. Тъй като тези "нови" фолиси възлизат съответно на около 60% и 75% от общото количество фолиси на Роман IV и Михаил VII, намерени по Долния Дунав, те едва ли са фалшификати. По-вероятно е монетният двор в имперската столица да не е могъл да задоволи местните нужди от дребни пари и да се е наложило те да бъдат сечени в някой местен център – например в Дръстър[531]. Това може да е имало връзка и с настъпилата криза в монетосеченето на Византия, която намерила израз преди всичко в намаленото златно съдържание на номизмите след 1067 г.[532]

Така или иначе до края на разглеждания период, т. е. докъм 60те – 70те години на XI в., земите, разположени приблизително от Дръстър до дунавската делта, останали добре интегрирани в системата от комуникации на Византийската империя. Търговският обмен с имперската столица продължавал да е интензивен, като пътуванията до Константинопол – независимо дали били с търговска или с друга цел – се осъществявали предимно по вода. В този активен търговски обмен между долнодунавските земи и имперската столица били включени и старите български столици Плиска и Преслав. За периода от 969 до 1092 г. от тези два града са намерени общо 1273 византийски монети[533].

Поради липса на конкретни сведения не може да се каже какво е било участието на българи в споменатия обмен – дали те са участвали само в локалната търговия между местното население и долнодунавските емпории, или като част от разноетничната група на византийските провинциални търговци са пътували на сравнително големи разстояния, до Константинопол и по-далече.

Не така стоели нещата в земите, разположени по-нагоре по Дунав, между крепостите Видин и Сирмиум (дн. Сремска Митровица) на десния бряг на Сава. Макар че те също били завладени от Василий II, при неговите наследници Константин VIII (1025 – 1028) и Роман III (1028 – 1034) тамошните укрепления (гр.: phrouria) били оставени без гарнизони. По археологически път византийското военно присъствие по тези земи по времето на Василий II се доказва от големия брой фолиси, сечени от този император и намерени в няколкото укрепления по брега на реката. За тези укрепления се знае, че били възстановени

---

[531] E. Oberländer-Tărnoveanu. Un atelier monétaire byzantin inconnu de la deuxième moitié du XI^{e} siècle dans le thème de Paristrion. – Revue des études sud-est européennes 21 (1983), 261–270.

[532] C. Morrison. La dévaluation de la monnaie byzantine au XI^{e} siècle: essai d'interprétation. – Travaux et Mémoires 6 (1976), 3–47.

[533] И. Божилов–В. Гюзелев. История на Добруджа, т. 2, с. 105.

от Василий II. Скоро след неговата смърт в 1025 г. въпросните периферни територии били предадени под управлението на местни жупани, докато византийските гарнизони се изтеглили на юг, в областта между Ниш и Скопие. През целия XI в. търговският обмен между Константинопол и земите по поречието на Дунава в района между притоците му Южна Морава и Сава, изглежда, е бил незначителен. Там почти няма открити монети от този период. В Белград например са открити 22 фолиса от анонимния клас А-2, но след това за целия XI в. имаме само две монети[534]. По-късно хроникьорите на кръстоносните походи щели да дадат живописни описания на земите между поречията на Сава и Южна Морава, без обаче да пропускат да отбележат слабата им проходимост и недостатъчна населеност.

Състоянието и на комуникациите, и на търговията на юг или югоизток от Ниш било различно. Самият Ниш бил гарнизонен град, който от средата на XI в. бил седалище на стратег с ранг на имперски протоспатарий[535]. Пристигайки в Ниш, пътникът веднага усещал, че навлиза в земите на богата империя. През XII в. ал-Идриси го описва като "град, забележителен с изобилието и ниските цени на храните, каквито са месото, рибата и млечните произведения. Той е разположен на бреговете на Нишава – река, която извира от планините на Сърбия и на която е построен голям мост в помощ на пътуващите и търговците."[536] На каменния мост и на силния гарнизон в града се диви и Вилхелм Тирски[537].

Скопие също бил здраво укрепен гарнизонен град. През XI в. долният град, които се намирал извън крепостните стени, се разраснал значително, докато самите укрепления от този период показват тенденция към монументалност[538]. Зад стените на града се намирало седалището на т. нар. стратег-автократор (по-късно – дук) на тема България. Стратезите на Ниш и Скопие упражнявали пряка власт в териториите на своите военно-административни окръзи. Между тези два укрепени града се простира планината Копаоник, която служела за своеобразна граница между земите под пряк имперски контрол и земите на север от нея, в които местните жупани се ползвали с автономия. От края на XI в. преминаването през планинските проходи на Копаоник се контролирало от византийски кули-наблюдателници. На юг от Скопие съществувала същата система, при която земите под пряка византийска власт били ясно разграничени от Дукля, Травуния и Захълмие, които били управлявани от местни князе. Задачата да държат под око въпросните князе била вменена на имперските стратези на Скопие, Ниш, Дирахион и Дубровник (*вж. фиг. 6*).

---

[534] P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 123–124.

[535] За печата на протоспатария Никифор Ликаон, който бил първият стратег на Ниш, вж. Catalogue of Byzantine Seals at Dumbarton Oaks and in the Fogg Museum of Art. Ed. J. Nesbitt–N. Oikonomides. Washington, D. C., 1991, Vol. I, p. 100.

[536] La Géographie d'Edrisi (trad. Jaubert), II, 382–383.

[537] William of Tyre. History of Deeds Done beyond the Sea. English Trans. E. A. Babcock and A. C. Krey. London, 1943, 100–101.

[538] И. Микулчич. Средновековни градови и тврдини во Македонија. Скопје, 1996, 298–309.

Ако за комуникациите в земите, поставени през XI в. под пряк византийски контрол, се знае, че са били добре подсигурени от присъствието на гарнизони, нищо не е известно за ролята на българските търговци в условията на новата власт и особено – след започналата монетаризация на икономиката по българските земи. Напоследък беше обърнато внимание и на факта, че опитът на имперското правителство в лицето на Йоан Орфанотроф да въведе данъчно облагане в пари в българските земи няма пряка връзка с въстанията в Западните Балкани от 1040/42 г., където такива данъци не са били въведени и дори цените не са били повишени. Едновременно с това държавно-субсидираната търговия по Долния Дунав продължавала да функционира през XI и по-голямата част от XII в., въпреки печенежката война от 1046/53 г. и обезценяването на номизмата след 1067 г.[539]

В началото на 70те години на XI в. Византия била разтърсена от драматични събития. В рамките на една година империята понесла тежко поражение от селджуците при Манцикерт в Армения и загубила столицата на своите италиански владения – Бари, която била превзета от норманите. Малко след това, през 1072 г. в западните български земи избухнало поредното въстание. Това било въстанието на Георги Войтех, към което се присъединил и синът на зетския княз Михаил, Константин Бодин. Хронологически тези събития бележат горната граница на нашето изследване.

В заключение трябва да отбележим, че за период от около седемдесет и пет години, от 1025 докъм 1100 г., Византия успяла да интегрира земите на някогашната българска държава на Самуил в системата на провинциалната си администрация, под върховната власт на правителството в Константинопол. Към края на XI и началото на XII в. във византийската тема България имало действащи имперски институции, оглавявани от съответните граждански и данъчни чиновници. Тема България била разкъсвана и от проблемите, характерни за повечето византийски провинции от онова време – например тежко данъчно облагане и прекомерно рекрутиране на хора от местното население за нуждите на провинциалната пехота.

Монетаризацията на стопанството по българските земи, включването им в имперската провинциална администрация и система на комуникации и разцветът на градския живот несъмнено довели до развитие на търговията както в териториите, населени с преобладаващо българско население, така и в по-общ план – в балканските провинции на Византия през XI в. Поради липса на конкретни данни обаче не може да се каже какво е било участието на българи в търговията на средни и дълги разстояния в империята и дали българите са могли успешно да се интегрират в групата на византийските провинциални търговци от онова време.

---

[539] P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 135–138.

1.2. Преориентиране на търговията на росите от Азия към Константинопол

За пътуването на руските търговци до византийската столица през X в. се знае значително повече, отколкото за пътуването на българите. Тук няма да описваме дългия маршрут, по който варягите – както са наречени викингите в руските извори – пренасяли стоките си с лодки по големите руски реки от Балтийско до Черно море, по дългия воден път, който бил наричан "путь из варяг в греки"[540]. Накратко ще се спрем обаче на предисторията на появата на росите – както тези хора били наричани от византийците – в имперската столица, а именно на преориентирането на тяхната търговия от Азия към Черно море и Константинопол (*вж. фиг. 7*).

Няма сигурни данни за това, как и кога точно първите варяги са се появили на брега на Черно море. Най-вероятно техният първи излаз на морето е бил при Херсон, но не знаем дали те са се появили там на кораби или по суша. Най-ранното сведение за тях откриваме у арабския автор от IX в. ибн Хурдадбе, който вмъква някои данни за маршрутите на т. нар. rūs в разказа си за пътуванията на евреите-раданити. За ибн Хурдадбе rūs били просто група търговци, които търгували с кожи от бобър и черна лисица и със саби. Те отивали до "морето на ар-Рум", т. е. на ромеите. Там трябвало да плащат на "румския цар" десятък (комеркион?) върху внасяните от тях стоки. Кораби не се споменават във връзка с това пътуване на росите до Черно море, не се споменава и името на която и да е река, по която те биха могли да го достигнат[541]. Най-близкият черноморски митнически пункт, на който "румският цар" би могъл да взема мито от техните търговци, бил – както казахме – Херсон на Кримския полуостров. До него обаче се стигало не само по море, но и по суша през един брод на Днепър[542].

Самият ибн Хурдадбе не дава повече подробности за това пътуване на росите, а продължава с описание на други маршрути, използвани от тях. Те плавали и по Волга, оттам преминавали в Каспийско море и слизали на който негов бряг си поискат, но след като платят мито на хазарите. Понякога пренасяли стоките си на камили от Курган на югоизточния бряг на Каспийско море до Багдад. В столицата на халифата т. нар. сакалиба, или славяни-евнуси, им служели за преводачи, най-вероятно от някой славянски диалект на арабски. Ибн Хурдадбе е бил добре информиран, понеже служил като сахиб ал-барид, или "началник на държавната поща и осведомяването", най-напред в провинция Джибал, а след това в столицата. Затова можем да му вярваме, когато казва, че в Багдад търговците rūs понякога се представяли за християни, за да плащат само поголовния данък[543].

---

[540] H. R. E. Davidson. The Viking Road to Byzantium. London, 1976.

[541] O. Pritsak. An Arabic Text on the Trade Route of the Corporation of Ar-Rus in the Second Half of the Ninth Century. – Folia Orientalia 12 (1970), 241–259, вж. по-спец. с. 256.

[542] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus 750–1200, p. 42.

[543] Пак там, с. 43. Срв. Ибн Хурдадбех. Книга путей и стран (ред. Велиханова), с. 10. Вж. и T. S. Noonan. When Did the Rûs/Rus' First Visit Khazaria and Baghdad? – Archivium Eurasiae Medii Aevi 7 (1987–1991), 213–219.

Маршрутите на арабско-викингската търговия са сравнително добре документирани. За това е спомогнало и картографирането на огромния брой находища от сребърни монети, сечени от различните халифи и открити по целия маршрут на варягите, от Долна Волга до Североизточна Русия, Прибалтика и Швеция[544]. Нумизматичните данни сочат, че търговията на варягите със земите от Каспийския басейн и халифата е стигнала най-голям разцвет през първата половина на IX в. След 870 г. обаче тя започнала бързо да запада, тъй като по това време в самия Абасидски халифат се появили първите признаци на упадък. Въпреки че халифатът продължавал да сече същото количество дирхеми както преди, тези сребърни монети вече не достигали до Киевска Рус или Прибалтика. С други думи, въпреки че традиционните маршрути на търговците rūs си оставали по прежному изпълнени с рискове, те вече носели по-малко печалби. Затова росите започнали да търсят алтернативни пазари за стоките си. През 70те години на IX в. предпочитаният от тях пазар станала Трансоксания, т. е. областта между Сърдаря и Амударя в Централна Азия. Това се вижда от значителното количество дирхеми, сечени по тези земи, които се откриват на територията на днешна Русия[545].

В началото на X в. пък печенезите успели значително да отслабят Хазарския хаганат и от това се възползвала Киевска Рус. Тя престанала да плаща ежегоден трибут на хазарите. През първите три-четири десетилетия на X в. варягите продължавали да признават хазарската власт само в земите по долното течение на Дон и Волга[546]. Едновременно с това варягите разширили обсега както на грабителските си набези, така и на търговските си пътувания. С леките си кораби те вече стигали до Табаристан на персийския бряг на Каспийско море[547].

Да се върнем на проблема за преориентирането на търговията на варягите от Централна Азия към Константинопол, което вероятно започнало в началото на X в.[548] Всъщност интересът на варягите (или росите) към византийската столица датира още от 860 г., когато те за първи път я обсадили[549]. През X в., според арабските автори, Черно море вече се превръщало в "руско море"[550]. В тази връзка си заслужава да се спрем на подробното описание на едно по-кратко, но изпълнено с премеждия пътуване на росите търговци – пътуването им от

---

[544] T. S. Noonan. The Islamic World, Russia and the Vikings, 750–900.

[545] T. S. Noonan. Khazaria as an Intermediary between Islam and Eastern Europe in the Second Half of the Ninth Century: The Numismatic Perspective. – Archivium Eurasiae Medii Aevi 5 (1985), 179–204.

[546] И. В. Дубов. Великий волжский путь. Ленинград, 1989, с. 205.

[547] За грабителските набези на варягите в земите на хазарите вж. R. Hennig. Terrae Incognitae. Bd. II. Leiden, 1944, 230–237.

[548] За преориентирането на варяжката търговия към Константинопол вж. J. Shepard. Constantinople – Gateway to the North: the Russians. – In: Constantinople and Its Hinterland. Ed. C. Mango–G. Dagron. Aldershot, 1995, 243–260. Срв. и J. Ferluga. Der byzantinische Handel nach dem Norden im 9. und 10. Jahrhundert. – In: Untersuchungen zu Handel und Verkehr, IV, 616–642.

[549] Подробно за обсадата от 860 г. вж. D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, 240–241.

[550] Вж. например сведението на ал-Масуди у: C. Pellat. Les prairies d'or, vol. I, p. 164.

Киев до България. Едва със стъпването на росите на българска територия премеждията им секвали и те вече се чувствали в безопасност. По всяка вероятност Константин Багренородни е описал това пътуване въз основа на разказите на очевидци[551].

И така, с разтапянето на ледовете през април росите напускали различните градове-крепости, в които били прекарали зимата, и се спускали по Днепър до крепостта Киев. След като закупели от пристигналите там славяни нови моноксили, росите ги екипирали и пренасяли веслата от старите си лодки на новите. През юни те се спускали по Днепър до крепостта Витичев, където изчаквали два-три дни към ескорта им да се присъединят още съдове. След това заедно потегляли надолу по течението. Флотилията плавала до онова място на около 450 км от Киев, където реката прави рязък завой в югоизточна посока и като се врязва в един широк скален пояс, образува девет прага.

Преминаването на праговете на Днепър било изключително трудно и опасно. На места търговците-роси изкарвали на брега робите, оковани във вериги, а самите те слизали от лодките и, опипвайки с крака хлъзгавото скалисто дъно, ги прекарвали внимателно през праговете. На други места росите сваляли робите и разтоварвали стоките, а после изкарвали на брега и лодките, като ги пренасяли на ръце или ги влачели по земята, докато отминат съответния праг. Всеки път когато излизали на брега, росите се страхували да не бъдат нападнати от печенезите. Когато стигнели до един остров, наречен в гръцкия текст Св. Григорий, те спирали там да си починат и под един грамаден дъб извършвали жертвоприношения с живи петли[552]. По-късно, след още четири дни плаване, те достигали устието на реката Днепър, където имало друг остров – св. Еферий. Там си давали почивка от два-три дни и отново екипирали лодките си с мачти, платна и кормила, които носели със себе си. Оттам росите се прехвърляли в р. Днестър и пак спирали да почиват, след което при благоприятно време преминавали в един от ръкавите на Дунав. Когато стигнели до р. Селина – под това име вероятно се разбира един от трите ръкава на Дунав, – те навлизали в българска територия и престават да се страхуват от печенезите. След като описва накратко пътуването им до реките Варна и Дичина (дн. Провадийска и Камчия), Константин Багренородни казва, че те най-накрая пристигали в областта Месемврия. Там завършвало "тяхното мъчително и страшно, непоносимо и тежко плаване"[553].

---

[551] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.1-111 (ред. Литаврин–Новосельцев), 44–50. Срв. R. S. Noonan. The Dnieper Trade Route in Kievan Russia. Ann Arbor, MI, 1965; D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, 60–62.

[552] Вж. Г. И. Ивакин. Священный дуб языческих славян. – Советская этнография, 1979, 2, 106–115. За жертвоприношенията с живи петли и бебета при русите езичници, за които споменава и Лъв Дякон, вж. библиографията: Л. Симеонова. Лъв Дякон и човешките приношения край Доростол: мит или действителност. – В: Балканите и Европа. Доклади от конференция, посветена на 65-годишнината от рождението на С. Дамянов. В. Търново, окт. 1991 (В. Търново, 1992), 306–312.

[553] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.1–104 (ред. Литаврин–Новосельцев), 44–50.

Не се знае дали росите са плащали транзитна такса на българите за пребиваването си на българска територия. Освен това, Константин Багренородни не казва нищо за пътуването на руските търговци от Месемврия до византийската столица. Мълчанието му по този въпрос е дало повод за множество спекулации сред учените. Както казахме, засега остава открит въпросът, дали само част от руските търговци са продължавали пътя си до Константинопол, а останалите, в т. ч. и гребците, са оставали да ги чакат в Месемврия, или всички заедно са стигали до Константинопол, а там само една част от тях са били допускани да влязат в града.

За условията, при които росите влизали във византийската столица или пребивавали в едно от предградията ѝ, както и за провизиите и резервните части, които – по силата на търговските договори от първата половина на X в. – византийците давали на варягите за обратния им път до дома, научаваме от "Повест за изминалите години". За тях ще стане дума по-нататък в настоящото изследване.

За да приключим с темата за преориентирането на търговията на росите от Азия към Константинопол, трябва да отбележим, че, ако за самите роси главната причина за тази нова ориентация била стремежът да се намери по-печеливш пазар, за византийците – поне отначало – решението да търгуват с росите, изглежда, е било продиктувано от стремежа им да предотвратят евентуалните нападения на руския флот срещу своята столица. Или както изтъква Дж. Шепард, отварянето на константинополския пазар за росите "произтича не толкова от търговски интереси или от нуждата на Константинопол от провизии, колкото от византийската дипломация"[554].

Изглежда, че тези изначални съображения на имперското правителство да допусне росите на столичния пазар твърде скоро са били изместени от други чисто търговски интереси. Като основно перо в износа на росите за Константиопол Константин Багренородни посочва робите, но споменава и за "други [неназовани] неща" (гр.: ta loipa pragmata)[555]. А това са били восък – необходима суровина за църковните свещи – и други стоки, сред които ценните кожи заемали особено важно място. В Константинопол от средновизантийския период овчият кожух бил станал синоним на нецивилизованост и нисък социален статус, докато, напротив, кожите от редки животни демонстрирали богатство и социален престиж[556]. Десетото столетие станало свидетел на повишено търсене на екзотични кожи в Константинопол, където, според ал-Масуди, през 20те години на века росите продавали една кожа от черна лисица за астрономическата сума от сто денария. Във византийска валута тази сума се равнявала приблизително

---

[554] J. Shepard. Constantinople – Gateway to the North, p. 259.

[555] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.50–51(ред. Литаврин–Новосельцев), с. 48.

[556] За мението на средновизантийските автори по въпроса вж. L. Simeonova. Constantinopolitan Attitudes toward Aliens and Minorities, 860s–1020s. Part Two. – Études balkaniques 37 (2001), no. 1, 83–98, по-спец. 89–90.

на сто номизми – точно толкова, колкото на константинополското тържище стрували десет роби. За росите пък особено ценни били византийските коприни: според руско-византийските търговски договори от X в. на константинополския пазар един роб струвал колкото две парчета висококачествена коприна[557]. Така пристрастието към екзотични кожи на византийския елит и пристрастието на елита на варягите към византийските коприни и предмети на лукса[558], както и растящата нужда на Византия от определени суровини допринесли за установяването на търговски отношения между империята и Киевска Рус, които се основавали на взаимен интерес.

Преориентирането на търговията на варягите към Константинопол обаче не след дълго довело и до едни, може би неочаквани за самите византийци последици. Докато имперските стратези в столицата живеели в постоянен страх от евентуална руска обсада на своя град, киевските князе оценили по достойнство както богатствата на долнодунавските земи, така и възможностите, които тези земи предлагали в сферата на търговията. Стремежът на руските князе да сложат ръка на тези територии и пазари изкристализирал в управлението на Светослав, който "се дивел на плодородието" на земите по Долния Дунав и се възхищавал на разнообразието от стоки, предлагани на емпориума в Малък Преслав. Според "Повест за изминалите години" той казал на майка си княгиня Олга, че не му било приятно да живее в Киев, а искал да живее в Переяславец. Там отвсякъде се стичали разнообразни блага и затова там щял да бъде центърът на неговото княжество[559]. В последвалия руско-византийски конфликт от 969/71 г. залогът щял да бъде не търговията на варягите с Византия, която в крайна сметка щяла да бъде възстановена на базата на довоенните договорености, а нещо далеч по-сериозно – независимостта на българските земи.

2. Пътувания на търговците от Апенините до Константинопол, Близкия изток и Северна Африка

Периодът от 70те години на IX докъм 70те години на XI в. станал свидетел на редица събития на Апенинския полуостров и особено в южните му части. Тези събития намерили отражение по един или друг начин и в сферата на комуникациите и пътуванията на италианците до Византия и Леванта. Политическите рамки на споменатия период се определят, от една страна, от започналата реконкиста на Южна Италия при Василий I и, от друга страна – от загубата на последните византийски владения в тази част на полуострова в резултат от

---

[557] Г. Г. Литаврин. О юридическом статусе древных русов в Византии в X столетии. – В: Византийские очерки [Труды советских ученых к XVIII международному конгрессу византинистов. Август 1991 г. Москва]. Москва, 1991, 60–82, вж. особ. с. 80.

[558] Г. Г. Литаврин, А. П. Каждан, З. В. Удальцова. Отношения древней Руси и Византии в XI–первой половине XIII в. – In: Proceedings of the XIIIth International Congress of Byzantine Studies. Leningrad, 1967, p. 73.

[559] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 48.

норманските завоевания през 50те и 60те години на XI в. В 1071 г. превземането на столицата на катепаната Италия, Бари, от норманите сложило край на византийското присъствие на Апенините. "Инвазията" на италианските търговци във византийската столица, по егейските острови и в Леванта обаче тепърва щяла да се състои.

Избраният от нас отрязък от време обхваща началните етапи на тази "инвазия", която започнала от две средища на търговия и комуникации, разположени на двата противоположни края на Италия: от Венеция в североизточния край на полуострова и от Амалфи в Южна Кампания, на Тиренско море. По това време Апулия и Калабрия били включени в състава на имперската провинциална администрация, така че пътуванията на търговците от тези италиански области до Константинопол се вмествал в рамките на вътрешната търговия на империята. Значението на апулийските пристанища за средиземноморските комуникации и търговия нараснало, когато те станали междинна спирка по пътя на търговците от Тиренското крайбрежие за Византия (*вж. фиг. 8*).

Политическата карта на Апенините през разглеждания период се отличавала с невероятна пъстрота. Като част от империята на Каролингите и след това – на Отоните, Северноиталианското кралство било част от германския свят. Граничещата с Regnum Italicum Венеция пък формално принадлежала на Византийската империя, но в разглеждания период ставала все по-независима от нея и дори напротив – империята все по-често зависела от услугите на венецианския флот. Папската държава се намирала под покровителството на германските императори, които нерядко се намесвали открито и в избора на папа. Това обаче не пречело на Папството да се обръща за помощ и към византийските императори, особено когато ставало дума за борбата срещу сарацините. Най-разпокъсана била Италия на юг от папската държава. Областта Кампания била разделена на три дукства – дукство Неапол и откъсналите се от него в хода на IX в. по-малки дукства Гаета и Амалфи. На изток и югоизток от тях се намирали лангобардските княжества Беневенто, Капуа и Салерно, които ту се обединявали, ту се разделяли. През последната четвърт на IX в. Византия успяла да изтласка арабите от Калабрия и Апулия и да възстанови властта си над тези области, но така и не успяла – чак до норманското завладяване на Южна Италия – да си възвърне Сицилия. Южноиталианските владетели непрекъснато воювали помежду си и в нескончаемите си междуособни войни често прибягвали до услугите на сарацините. Византия пък претендирала, поне на теория, че има някаква власт над трите дукства в Кампания и съседните им лангобардски княжества (*вж. фиг. 9*). Самите те признавали, пак само на теория, властта на императорите в Константинопол, когато имали някаква конкретна полза от това. В други случаи лангобардските князе признавали властта на Отоните, които от 60те години на X в. насетне били основни съперници на Византия в тази част на полуострова.

За да стане картината още по-сложна, двата църковни центъра – Константинопол и Рим – били в непрекъсната борба помежду си за територии на духовна юрисдикция в Южна Италия, като всяка от двете църкви разгръщала организацията си с основаването на нови епископски седалища или с издигането на съществуващите епископски центрове в ранг на архиепископии. Сарацинските набези над Южна и Средна Италия не секвали, а към тях от време на време се прибавяли и опустошенията, причинени от германските армии. В хода на тези нестихващи размирици населените места на Апенините се затваряли в castelli или kastra, както се наричали те във византийските части на Италия.

Именно по това време обаче на Апенините започнали и други процеси, за които вече стана дума: възраждане на градския живот, възход на търговията, формиране на една нова класа, търговската. Били подновени и търговските маршрути, които свързвали Средиземноморието с трансалпийските земи. Други маршрути на търговия и комуникации били променени: например в предходните VII, VIII и по-голямата част от IX в. Константинопол не бил задължителна спирка по пътя на пилигримите или търговците от Италия за Леванта, а неговото място било заето от някои егейски острови и от Ефес. В началото на X в. византийската столица отново щяла да се появи на картата на амалфитанските търговци-мореплаватели, но вече като спирка по един обиколен маршрут, който минавал през Северна Африка и Близкия изток.

Разгледаните по-долу маршрути на пътувания с търговска цел ще дадат една, надяваме се, по-пълна картина на възраждането на комуникациите в Централното и Източното Средиземноморие – картина, в която търговията между Константинопол, от една страна, и Венеция, апулийските пристанища и градовете от Тиренското крайбрежие, от друга страна, изиграла определяща роля.

2.1. Константинопол в отвъдморските начинания на амалфитанците и гаетанците

Изворите за историята през IX – XI в. на двете миниатюрни дукства, Амалфи и Гаета, дават интересни сведения за отвъдморските начинания на техните търговци. От началото на IX в., след западането на Неапол като основен посредник в левантийската търговия с Кампания, търговията на тази област с Византия, Близкия изток и Северна Африка преминала в ръцете предимно на амалфитанците и в по-малка степен на гаетанците. Както ще видим, в някои отсечки от своите маршрути тази търговия вървяла по суша, но в основната си част тя се осъществявала по море.

Като цяло данните, с които разполагаме за италианските търговци през разглеждания период, илюстрират зависимостта между вида на експортните стоки от даден регион на Апенините и физическите особености на неговия ландшафт, от една страна, и избора на търговски маршрути – от друга. Заедно с това още през първата половина на IX в. в отвъдморската търговия на тиренските градове Амалфи и Гаета проличали някои специфични черти, които я отличавали от

отвъдморските начинания на адриатическите градове, сред които все по-голяма роля започвала да играе Венеция. Тези разлики в начинанията на италианските търговци от двете крайбрежия – Тиренското и Адриатическото – се отнасяли както до предпочитаните от тях маршрути за превоз на стоките, така и до предпочитаните валути, в които те сключвали сделките си на едро или които използвали като основно разплащателно средство в търговията си на дребно.

За различията между тиренското пристанище Амалфи и северноадриатическото пристанище Венеция по отношение на собствеността върху корабите ще стане дума по-нататък. Както вече споменахме, през X и по-голямата част от XI в. най-големи успехи в търговията между Италия и Константинопол отбелязал именно Амалфи, докато по това време успехите на главната му съперница Венеция не били толкова големи, но затова пък впоследствие се оказали по-трайни. Нито Амалфи, нито Венеция можели да се похвалят с "римско минало". От възникването си през VI в. и двата града били свързани с Византийската империя – фактор, който изиграл важна роля за ориентирането на търговията им към Константинопол и Леванта още от самото начало. От друга страна обаче, въздействието на редица други фактори предопределило както по-ранния възход на амалфитанската търговия с Византия, така и нейния упадък през XII в., когато на преден план в италианската търговия с империята и Леванта излезли венецианците, следвани от пизанците, генуезците и анконците.

Да се върнем обаче на търговците от Тиренското крайбрежие и техните най-изявени представители за разглеждания период – амалфитанците. Най-ранните сведения за амалфитански търговски начинания датират от средата на VIII в. и предхождат с почти цял век политическата еманципация на Амалфи от дукство Неапол (840)[560]. За разлика от Неапол обаче, където търговията с Истока оставала съсредоточена в ръцете на левантийски търговци (Syri), в Амалфи от самото начало тази търговия била подета от новоформиралата се местна търговска класа. Малко по-късно такава влиятелна местна класа се формирала и в разположената северно от Неапол Гаета[561].

Гаета се еманципирала политически от дукство Неапол през 866/67 г., или около четвърт век след като това сторил Амалфи. Богатството, натрупано от търговия и експлоатация на мелници и поземлена собственост, дало възможност на определени фамилии във всяко от двете дукства, Гаета и Амалфи, да завземат политическата власт. В Гаета това станало още в средата на IX в., а в Амалфи – през 90те години на същото столетие. След това споменатите фамилии в двете дукства успели да консолидират политическата си власт за още дълъг период от време. Така например търговската фамилия, която се установила начело на Амалфи, останала на власт цели 125 години. От друга страна,

---

[560] За Соренто, Амалфи и Гаета като част от дукство Неапол през първата половина на IX в. вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 9–12.

[561] T. S. Brown. Byzantine Italy, *c*. 680 – *c*. 876. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. II, 342–343.

запазените завещания на двама владетели на Гаета – на Доцибилис I от 906 г. и на Доцибилис II от 954 г. – свидетелстват за огромното движимо имущество, с което разполагали тези "нови" хора и което било придобито най-вероятно чрез печалбите от търговия[562].

Важен елемент от легитимацията на тези нови династии били даваните им от Византия титли, макар че и за гаетанските, и за амалфитанските владетели значимостта на титлите се измервала с това, доколко им била нужна подкрепата на империята в момента. Както в Неапол и Венеция, начело на Амалфи стоял дук (лат.: dux), формално назначен от имперското правителство в Константинопол. Първото сведение за амалфитански дук, Сергий I, датира от 957 г., а последният представител на основаната от него династия абдикирал, както ще видим, в 1073 г. За разлика от амалфитанските си "колеги", гаетанските владетели са наречени в гръцките извори с по-неопределеното понятие archontes[563]. От протоколна гледна точка императорската канцелария оформяла писмата до владетелите на тиренските държавици като "заповеди" или "нареждания"[564]. Такива писма-заповеди били изпращани и до стратезите на намиращата се в непосредствена близост византийска тема Лангобардия.

В своя трактат "За управлението на империята" Константин Багренородни изброява Неапол, Капуа, Беневенто, Салерно, Амалфи и Гаета като принципати и архонтии, които – по исторически причини – принадлежали на тема Лангобардия и били под властта на ромеите[565]. Разбира се, през X в. това не отговаряло на действителността и изброените княжества и дукства не били част от учредената при Константиновия баща Лъв VI тема Лангобардия. От друга страна, както вече отбелязахме, идеологическите претенции на империята, че и през X в. Гаета и Амалфи в някакъв смисъл ѝ принадлежали, едва ли са смущавали техните владетели.

Що се отнася конкретно до Амалфи, дукството обикновено избягвало да взема страна в конфликтите, които се разразявали на територията на Южна Италия. То не се присъединявало към антивизантийските коалиции на Отоните и към въстанията срещу Византия на съседните му лангобардски княжества, не участвало и в антисарацинските инициативи на дукство Неапол. Причината за този своеобразен неутралитет на Амалфи се кореняла в интереса, който всички политически сили в дукството имали от многостранното развитие на неговата

---

[562] Codex diplomaticus caietanus, vol. I, nos. 19, 52, p. 30, 87. Срв. P. Skinner. Family Power in Southern Italy: The Duchy of Gaeta and Its Neighbours, 850–1139. Cambridge, 1995, 247–292.

[563] По-подробно за титлите, давани от Византия на неаполитанските, амалфитанските и гаетанските владетели, вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 35–36. За политическите институции на Амалфи вж. Eadem. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, 22–24.

[564] У Константин Багренородни този тип писмо е наречено keleusis, което в буквален превод от гръцки означава "заповед", "нареждане". Вж. Const. Porphyr. De cerim. (ed. Reiske), p. 690.

[565] Константин Багрянородный. Об управлении империей 27.1–12 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 101.

търговия[566]. Всъщност изглежда, че външната политика на Амалфи във всеки един момент била подчинена на неговите икономически интереси. И ако тези интереси понякога изисквали да се направи реверанс към Византия и да се демонстрират верноподанически чувства към императора в Константинопол, амалфитанците нямали нищо против да го сторят. Така например в началото на X в. "архонтът на Амалфи" – а това би могло да бъде или Мансоне, или Мастало I – се обърнал към патриарх Николай Мистик (901 – 907; 912 – 925), който по това време председателствал регентския съвет на малолетния Константин VII, с молба да посредничи за освобождаването на някакви амалфитанци, пленени от сарацините. Поласкан от нееднократната демонстрация на дълбока синовна обич от страна на "архонта", патриархът се заел с всички сили да освободи пленниците от "тиранията на неверниците", като дори стигнал дотам, че със собствени средства платил за тях откуп в размер на една литра злато[567].

От друга страна, дукство Амалфи нерядко било обвинявано в прекомерни симпатии към арабите. Тези критики не били лишени от основание. В т. нар. Хроника на Ахимааз например се споменава за неназован амалфитански "принц" от X в., който изпратил дарове до равина Палтиел – везир на могъщия фатимидски халиф на Египет ал-Муиз[568]. А когато в 991 г. сарацински пирати превзели Майори и Минори, които се намирали в диоцеза на амалфитанския архиепископ, "амалфитанският народ" в лицето на своя дук Мансоне I предпочел да преговаря с арабите, вместо да воюва с тях[569].

Наред с гъвкавата външна политика на дукството, абсолютната търговска свобода била другият фактор, който допринасял за разгръщането на икономическата инициатива на амалфитанските мореплаватели-търговци. Над тях практически не тегнели никакви ограничения и те не били принудени да преодоляват каквито и да е бюрократични спънки. Така например докато един капитан на кораб, регистриран в Неапол, се нуждаел от специално разрешително (лат.: licentia navigandi), за да упражнява дейността си, в Амалфи липсвал какъвто и да е лицензионен режим на корабите. Това, разбира се, давало определени предимства на амалфитанците пред неаполитанците[570]. Не е без значение и фактът, че Амалфи излязъл на преден план като основен посредник в търговията на областта Кампания с Византия и Леванта в началото на IX в. – по времето,

---

[566] Заради своя неутралитет Амалфи е наречен "Швейцария на високото средновековие": вж. V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, p. 17.

[567] Nicholas I Patriarch of Constantinople. Letters. Greek Text and English Translation by R. J. H. Jenkins and L. G. Westerink [CFHB VI]. Washington, D. C., 1973, 458–460, no. 145.

[568] The Chronicle of Ahimaaz. Translated with an Introduction and Notes by M. Salzmann [Columbia University Oriental Studies 18]. New York, 1924 (repr.: New York, 1966), p. 93.

[569] A. Hofmeister. Aus Capri und Amalfi. Der 'Sermo de virtute' und der 'Sermo de transito S. Constantini' und der Sarazenenzug von 991. – Münchener Museum für Philologie des Mittelalters und der Renaissance, 4 (1924), 233–272, вж. по-спец. с. 252 сл.

[570] B. M. Kreutz. Amalfi e il mare. – In: Instituzioni civili e organizzazione ecclesiastica nello stato medievale amalfitano, 113–127.

когато неаполитанската търговия вече била в упадък[571]. Както вече отбелязахме, Константинопол бил една от спирките на амалфитанската търговия, която минавала и през редица пристанища на Апулия, Сицилия, Северна Африка и Близкия изток.

Не само географското положение на Амалфи, при което морето се явява единственият му ефикасен начин за комуникация с външния свят, но и видът на стоките, с които търгували амалфитанците (храни, дървен материал, ленени тъкани, плодове и метали), изисквали амалфитанската търговия да се осъществява главно по море, и то най-напред с мюсюлманския свят, където имало постоянно търсене на тези стоки[572]. От тържищата в Тунис амалфитанците закупували зехтин и восък, а от тези в Египет – подправки и други източни стоки, като например ядки, килими, ценни тъкани, захар и захарни изделия и предмети на лукса. Една част от тези стоки те докарвали в Константинопол, за да ги продадат там, а друга част продавали на Запад[573]. От Константинопол амалфитанците също закупували ценни тъкани и предмети на лукса, както и предмети с религиозно предназначение, които после продавали в Италия.

Общо взето, през IX – XI в. амалфитанската търговия се въртяла в "триъгълник": Южна Италия – Северна Африка и Близкия изток – Византия. Нещо повече, в редица градове от споменатия "триъгълник" имало добре организирани и богати амалфитански колонии. Поне в някои отсечки от пътуването си по този дълъг маршрут амалфитанските търговци се движели по суша. Така например, тъй като стоките, придобивани от тях в Константинопол, били с висока монетарна стойност, но с ограничен обем, по-удобно било тези стоки да бъдат превозвани от Босфора до Адриатика по Via Egnatia. От Дирахион стоките на амалфитанците продължавали пътя си с кораб до някое от пристанищата на Апулия, откъдето отново потегляли по суша – през Мелфи и Авелино – до крайбрежието на Кампания.

Като доказателство за това, че когато ставало дума за превоз на стоки от Константинопол към Италия, споменатият маршрут е бил смятан за по-привлекателен и по-сигурен от който и да е друг, свидетелстват многолюдните и добре организирани амалфитански колонии, разположени по неговото протежение. Такива колонии например имало в апулийските градове Бари и Бриндизи, откъдето се качвали на кораб и всички онези, които заминавали за

---

[571] За ролята на Амалфи като търговски и културен посредник между Италия и Византия вж. U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter (9.–11. Jahrhundert). Untersuchungen zur Amalfitaner Überlieferung. Tübingen, 1978, 13–68. Срв. и A. Guillou, F. Burgarella, V. von Falkenhausen, U. Rizzitano, V. Fiorani Piagentini, S. Tramontana. Il Mezzogiorno dai Bizantini a Frederico II. Torino, 1983, 339–346. Вж. и P. Johanek. Merchants, Markets and Towns. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. III. Cambridge, 1999, 64–94, вж. по-спец. 73–74.

[572] По-подробно за географските и икономическите фактори, допринесли за разцвета на амалфитанската търговия, вж. M. Del Treppo–A. Leone. Amalfi medioevale. Napoli, 1977.

[573] За отношенията на Амалфи с арабите вж. A. O. Citarella. The Relations of Amalfi with the Arab World before the Crusades. – Speculum XLII (1967), 299–312. За амалфитанската търговия в Близкия изток вж. C. Cahen. Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade. Paris, 1977.

Византия и Божи гроб. Амалфитанска колония имало и в Мелфи, където се срещат пътищата от Апулия за Кампания и Авелино[574]. В началото на XII в. амалфитанците започнали да внасят и изнасят стоки и през друго адриатическо пристанище на Апенинския полуостров – Равена[575]. През XII в. влиятелна амалфитанска търговска колония имало и в столицата на норманска Сицилия – Палермо, където и до ден-днешен стоят две "амалфитански" църкви.

За периода IX – XI в. амалфитанците били и главните посредници в търговията между лангобардските княжества и Византия. През X в. например в лицето на князете на Салерно амалфитанците открили платежоспособна клиентела за церемониалните одежди, които внасяли от Константинопол. За това свидетелства т. нар. Салернитанска хроника[576]. Като цяло дипломите и градските хроники на Амалфи, Салерно, Кава и Гаета от онази епоха съдържат списъци на най-разнообразни екзотични стоки, които неуморните амалфитански търговци-мореплаватели придобивали от пазарите на цялото Средиземноморие и доставяли в Италия. Особено красноречив в това отношение е списъкът от стоки в т. нар. Pactum Sicardi[577]. Сред най-търсените в италианските градове артикули, които амалфитанците доставяли от света на исляма, били килимите от Испания и Египет[578]. Разбира се, важен пазар за доставяните от Константинопол стоки бил самият Рим: биографиите на папите от IX – X в. изобилстват с описания на бижута и ценни предмети, докарани от Византия. Големите абатства също били сред платежоспособните клиенти, които искали да се сдобият с църковна утвар и други ценни предмети и тъкани от Византия[579].

Тук няма да се спирам на маршрутите, по които вървяла търговията във вътрешността на Италийския полуостров. По правило тези маршрути следвали старите римски пътища и завършвали в едно или друго пристанище на Апулия, Кампания или Калабрия[580]. Оттам стоките поемали с кораби за Византия, Близкия изток или Северна Африка.

Благодарение на своята търговия Амалфи процъфтявал. Около 975 г. арабският пътешественик ибн Хавкал го описал така: Амалфи е "най-богатият град на Южна Италия, най-благородният и най-високопоставеният, най-влиятелният и най-пищно украсеният"[581]. А пък стотина години по-късно, като

---

[574] A. O. Citarella. Il commercio di Amalfi nell'alto Medioevo, 33–97.

[575] Codex diplomaticus amalfitanus, vol. II, p. 304, no. DXCVI: договор за корабоплаване между Амалфи и Равена от 1105 г.

[576] U. Westerbergh. Chronicon Salernitanum. A Critical Edition with Studies on Literary and Historical Sources and on Language [Acta universitatis Stockholmiensis, Studia Latina Stockholmiensia 3]. Stockholm–Lund, 1956, 169, 172, 180.

[577] G. Padelletti. Fontes juris Italici medii aevi. Torino, 1877, 308–324.

[578] G. Wiet. Tapis égyptiens. – Arabica, VI (1959), 1–24.

[579] За амалфитанския внос на византийски предмети с религиозно предназначение и предмети на лукса вж. H. M. Willard. Abbot Desiderius and the Ties between Montecassino and Amalfi in the Eleventh Century. – In: Miscellanea Cassinese, No. 37. Montecassino, 1973, 40–43.

[580] За маршрутите на търговците от IX–XI в., следващи старите римски пътища из Италийския полуостров, вж. A. Pertusi. Bisanzio e l'irradiazione della sua civiltà in Occidente nell'alto medioevo. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale, 9–29, вж. по-спец. 19–20.

[581] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, 31–32.

възпява подвизите на Робер Гискар в Италия, Гийом Апулийски дава следното описание на Амалфи:

> Този град е богат и твърде многолюден. Никога не страда от липса на пари, на ценни тъкани и злато, които се доставят от всички кътчета на света. В този град живеят много мореплаватели, опитни в изучаването на морските и небесните пътища. Тук се продават богатствата на Александрия и Антиохия. Неговите хора кръстосват моретата. Познат е на арабите, либийците, сицилианците и африканците. Прочут е във всички части на света заради стоките, които продава и купува[582].

В съчиненията си Лиутпранд споменава на два пъти за наличието на амалфитански търговци в Константинопол. Единия път те се появяват в разказа му за неуспешния опит за преврат от 945 г. срещу Константин Багренородни, когато в подкрепа на легитимния император пред двореца се стекло голямо множество, сред което имало и амалфитанци и гаетанци[583]. Вторият път амалфитанците и венецианците са споменати през 60те години на X в. като нарушители на ембаргото за износ на висококачествена коприна от Византия[584].

Поради липса на конкретни данни не може да се каже как точно се е отразило т. нар. салернитанско господство в Амалфи на търговския обмен между дукството и Константинопол. Ерата на чуждата доминация започнала, когато в 1039 г. князът на Салерно успял да плени дука на Амалфи, а три години по-късно да постави на негово място и свое протеже – дук Мансоне II. Въпросното салернитанско протеже обаче не се ползвало нито с международния авторитет на предшественика си, нито с лоялността на поданиците си[585]. Може да се предположи, че онази част от амалфитанската аристокрация, която имала не само широки търговски връзки по света, но и амбиции за изява на международната политическа арена, се възползвала от слабостта на владетелската институция, за да изземе част от нейните функции. Това проличало през 60те години на XI в., когато норманите вече били завладели почти цялата византийска Южна Италия и Амалфи трябвало трескаво да търси съюзници в борбата срещу нашествениците.

През 1052 г., след дванайсетгодишно заточение във византийската столица, амалфитанският дук Джовани II и синът му Сергий се завърнали в родината си. В резултат от това отношенията между Амалфи и Константинопол станали по-близки отпреди, засилил се и културният обмен между тях. Именно по това

---

[582] Guillaume de Pouille. La Gesta de Robert Guiscard. Ed. M. Mathieu. Palermo, 1961, p. 190, III.477–485. Срв. F. delle Donne. La Chiesa di Amalfi nel Medioevo. – In: La chiesa di Amalfi nel medioevo. Convegno internazionale di studi per il millenario dell'Archidiocesi di Amalfi (Amalfi–Scala–Minori, 4–6 dicembre 1987). Amalfi, 1996 [Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana 14 (1997)], 297–302, вж. по-спец. с. 298.

[583] Liudprand. Antapod. V.21 (ed. Chiesa), p. 136.452–454. Срв. Л. Симеонова. Два латински извора за неуспешния дворцов преврат в Константинопол (945 г.). – В: Византия – Балканите – Европа. Изследвания в чест на проф. В. Тъпкова-Заимова. София, 2006, 423–434.

[584] Liudprand. Legatio 55 (ed. Chiesa), 211–212.

[585] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, 42–44.

време в изворите започва да се споменава и манастирът "Санта Мария де Латина", който служел за сборен пункт и културно средище на амалфитанците в имперската столица. Много от членовете на амалфитанската колония били богати търговци, които притежавали големи къщи в Константинопол[586].

В контекста на активните връзки между амалфитанската търговска колония в Константинопол и самия Амалфи трябва да споменем, че катедралата на Амалфи и днес има релефни бронзови врати, които в началото на 60те години на XI в. амалфитански търговци докарали от византийската столица. Малко след това и абатът на Монтекасино Дезидерий успял да достави такива врати за новата църква "Св. Бенедикт" на своето абатство. Това станало благодарение на спонсорството на амалфитански търговци и с транспорта, осигурен от тях. Нещо повече, амалфитанците, търгуващи с Константинопол, успели да снабдят общо пет църкви в Италия с подобни бронзови двери, които били излети във византийската столица и украсени с релефи[587].

Но както казахме, през 60те години на XI в., в резултат от доскорошното салернитанско господство, владетелската институция на Амалфи вече била отслабена и доста компрометирана. Показателен в това отношение е фактът, че през 1062 г. като посредник между император Константин X Дука (1060 – 1072), Папството в лицето на антипапа Хонорий (1059 – 1067) и германския император Хенрих IV (1056 – 1106) се проявил не амалфитанският дук Джовани II, а богатият амалфитански търговец Панталеоне де комите Мауроне. Той притежавал къща в имперската столица още от 1053 г. и по тази причина вероятно е могъл отблизо да следи политическите събития през изминалото десетилетие. Друг е въпросът, че Панталеоне написал и един кратък трактат, в който прехвърлял върху патриарх Михаил Керуларий (1043 – 1058) цялата отговорност за прекъсването на отношенията между църквите на Константинопол и Рим[588].

Така или иначе през пролетта на 1062 г. Панталеоне написал писмо до епископа на Алба – Бенцоне, до германския император Хенрих IV и до антинорманската фракция сред римския нобилитет, предвождана от епископ Кадал, който заемал папския престол под името Хонорий. Въпреки че писмото на Панталеоне не е запазено, съдържанието му в общи линии е известно, тъй като е повторено в писмото, което епископ Бенцоне д'Алба малко по-късно написал на Хенрих IV[589]. Панталеоне се кълнял, че между византийския и свещения римски император имало братска любов, и призовавал за общи действия за отстраняване на норманската заплаха от Южна Италия.

---

[586] Пак там, с. 53.

[587] H. Bloch. Montecassino, Byzantium, and the West in the Earlier Middle Ages. – DOP 3 (1948), 163–224, по-спец. 194–195.

[588] A. Michel. Amalfi und Jerusalem im griechischen Kirchenstreit 1054–1090. – Orientalia Christiana Analecta, vol. 121. Roma, 1931, 52–56.

[589] Benzoni episcopi Albensis ad Henricum IV imperatorem liber II. – MGH SS XI, 615–627.

Можем да предположим, че инициатор на този амбициозен политически проект е бил възрастният амалфитански дук Джовани II, който имал собствени контакти във влиятелните среди на Константинопол. Зад проекта по всяка вероятност са стоели и големите амалфитански фамилии, тъй като интересите им са били пряко засегнати от норманските завоевания. Например един от хронистите на норманското завладяване на Италия, Гауфредо Малатера, разказва как около 1058 г. братът на Робер Гискар, Рожер, ограбил някакви амалфитански търговци край гр. Скалеа в Калабрия[590]. През 1060 г. норманите превзели и главния град на тази област – Реджо, като преди това вече били успели да превземат почти цялата византийска Южна Италия. Трудностите, които норманските завоевания в Южна Италия издигали пред амалфитанската търговия с Константинопол, се увеличавали с всеки изминат ден, а това правело наложително предприемането на контрамерки от страна на амалфитанците.

И така реализацията на антинорманския проект била поверена на търговеца Панталеоне де комите Мауроне – факт, илюстриращ ролята, която богатите търговци започвали да играят на международната политическа сцена през 60те години на XI в. По това време княжество Салерно също страдало от норманските набези. Неговият княз Гизулф II се видял принуден да отиде в Константинопол, за да поиска финансова помощ от императора за борбата си срещу норманите. Във византийската столица Гизулф отседнал в къщата на търговеца Панталеоне, а това ни дава основание да мислим, че и салернитанският княз е бил посветен в плана на амалфитанците[591].

Няма да се спираме подробно на дългата и сама по себе си доста интересна история за пътуванията на Панталеоне и неговите съмишленици из Италия и Германия с цел осъществяване на амбициозния им замисъл. Според плана сто бойни кораба трябвало да акостират в Амалфи, откъдето да започне антинорманската офанзива на съюзниците. Германският двор обаче не останал впечатлен от предложението за общи действия срещу норманите, а наскоро след това и епископ Кадал, или антипапа Хонорий, на чието участие планът залагал твърде много, бил принуден да се спасява с бягство и да се барикадира в Кастел Сант'Анджело, на другия бряг на Тибър. Според Бенцоне д'Алба, когато в 1063 г. Панталеоне и неговите хора пристигнали в Рим, те по целия път трябвало да се представят за търговци, за да успеят да дойдат до мястото отвъд Тибър, където се намирал Кадал/Хонорий[592]. Може би този факт най-сетне обяснява защо с тази деликатна и твърде опасна мисия, каквато било организирането на антинорманска коалиция, се заел Панталеоне. В края на краищата един богат търго-

---

[590] Gaufredus Malaterra. De rebus gestis Rogerii comitis, I. 26. Ed. R. Pontieri. – Rerum Italicarum Scriptores V/1 (Bologna, 1927), p. 20 sq. Срв. F. Chalandon. Histoire de la domination normande en Italie et en Sicilie. Paris, 1907 (repr.: New York, 1969), vol. I, p. 152.

[591] A. Lentini. Sul viaggio costantinopolitano di Gisulfo di Salerno con l'arcivescovo Alfano. – In: Atti del 3⁰ Congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo. Benevento–Montevergine–Salerno–Amalfi (14–18 ottobre 1956). Spoleto, 1959, 437–443.

[592] Benzoni episcopi Albensis ad Henricum IV imperatorem liber II, cap. 11. – MGH SS XI, p. 626.

вец можел безпрепятствено да пътува на дълги разстояния и при това разполагал с необходимите контакти и средства.

Прекомерното засилване на влиянието на търговците в Амалфи обаче имало и своите отрицателни страни, които намерили отражение в живота на миниатюрната държавица. На практика се стигнало до разрушаване на властовата структурата на дукството и това се вижда от следните два факта. На първо място, т. нар. comites, които през по-голямата част на IX в. били избирани ежегодно за префекти на Амалфи и в началото можели да бъдат преизбирани на този пост максимум още два пъти, постепенно започнали да предават длъжността по наследство на децата си. Така комесите продължили да съществуват до средата на X в., но не като изборни длъжностни лица, а като социална прослойка в дукството. От средата на X в. насетне в амалфитанските документи се появяват лица, които имат не само собствено и бащино име, но и фамилия, състояща се от четири или повече елементи и задължително съдържаща думата comites[593]. Сто години по-късно, в средата на XI в., тези лица се били превърнали в местна благородническа класа, чието прекомерно засилване водело до обезличаването на владетелската институция.

На второ място, процесът на разрушаване на властовата йерархия в дукството се вижда и от факта, че имперски титли, които допреди петнайсетина години се давали само на амалфитанския дук, през 50те и 60те години на XI в. започнали да се дават на най-различни хора сред гражданите на Амалфи. Така например споменатият търговец Панталеоне бил издигнат от византийците в ранг hypatus, а впоследствие – и в dishypatus. През 1061 г. един негов далечен роднина, Константин, станал imperialis hypatus et protospatharius; през същия период и друг амалфитански благородник, Мауро Яктавекте от фамилията de Leone comite, се сдобил с титула имперски протоспатарий[594].

Междувременно амалфитанската търговия с Византия започвала да страда все по-осезаемо от норманския произвол в Южна Италия. В грамота от 1067 г. например се споменава за някакъв амалфитанец, "който бил заловен от същите тези ... нормани" (qui captus est ab ipsiis … normannis)[595]. Амалфитанският дук Джовани II умрял в 1068/69 г., а мястото му било заето от сина му Сергий IV, който бил издигнат за съуправител на баща си още през 1031 г. Сега Сергий издигнал за свой съуправител сина си Джовани III. Дните на независимостта на

---

[593] U. Schwarz. Alle origini della nobilità amalfitana: i 'comites' di Amalfi e la loro discendenza. – In: La chiesa di Amalfi nel medioevo. Convegno internazionale di studi per il millenario dell'Archidiocesi di Amalfi (Amalfi–Scala–Minori, 4–6 dicembre 1987). Amalfi, 1996, 370–372. Вж. и G. Gargano. Origine della nobilità nello stato medievale amalfitano. – Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. I (1991), no. 2, 9–33.

[594] V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, p. 27, notes 79, 80, 81: цит. извори.

[595] Le pergamene degli archive vescovili di Amalfi e Ravello. A cura di J. Mazzoleni, C. Salvati, B. Mazzoleni. Napoli, 1972, Vol. I, no. 20.

Амалфи обаче били преброени. Неговите дукове не можели да направят нищо съществено, за да защитят амалфитанците от посегателствата на салернитанците и норманите.

Отслабването на амалфитанската владетелска институция по това време проличава и от факта, че последните дукове не са споменати в изворите, които дават сведения за норманското завладяване на Италия. Напротив, в своята "История на норманите", написана на старофренски, Аме (или Амато) от Монтекасино споменава като видни граждани на Амалфи търговеца Мауро и неговите синове, включително и познатия ни вече Панталеоне де комите Мауроне. За тях се казва, че били станали приказно богати от търговията си с Леванта[596]. Според същия автор амалфитанците вече нямало защо да се страхуват от съседния им Салерно, тъй като Гизулф II след гостуването си в дома на Панталеоне в Константинопол бил станал приятел на Амалфи[597]. През 1066 г. вече доста възрастният Мауро заплатил и бронзовите двери за новата църква на Монтекасино, които абатът Дезидерий бил поръчал от Константинопол[598]. Но както казахме, инициативите на отделни богати граждани не можели да компенсират липсата на силна владетелска институция в Амалфи.

В началото на 70те години на XI в. събитията отново взели лош обрат за дукство Амалфи. Салернитанският княз Гизулф II бил подновил натиска си върху него, конфискация заплашвала амалфитанската собственост на територията на Салерно и, накрая, Амалфи изгубил три свои укрепления на брега на морето, с което били сериозно застрашени неговата сигурност и морската му търговия. От изворите не става ясно, кой бил превзел споменатите крайморски укрепления на Амалфи – салернитанците или норманите. Така или иначе, по думите на Амато от Монтекасино, загубата на укрепленията дошла твърде много на амалфитанския дук Сергий IV и той починал[599]. Вдовицата му и синът му Джовани III напуснали Амалфи и потърсили убежище при Гизулф II. Така приключило сто двайсет и пет годишното управление на династията, основана от първия дук на Амалфи, Сергий I.

След бягството на последния си дук Джовани III Амалфи се оказал притиснат между стария си враг Салерно, норманите на Робер Гискар и Папството, което още през 1059 г. в лицето на папа Николай II (1059 – 1061) било признало норманите за свои васали, легитимирайки ги по този начин като новите владетели на Южна Италия. В тази сложна ситуация не можело и дума да става за защита на Амалфи от страна на Византия. Империята вече била изгубила всичките си владения в Калабрия и Апулия, а през 1071 г. норманите превзели и Бари. След сложни дипломатически маневри, в които голяма роля

---

[596] Storia de Normanni di Amato di Montecassino volgarizata in antico francese. A cura di V. de Bartholomaeis [Fonti per la storia d'Italia 76]. Roma, 1935, p. 341.

[597] Пак там, с. 342.

[598] H. Bloch. Montecassino, Byzantium, and the West in the Earlier Middle Ages. – DOP 3 (1948), p. 194.

[599] Amato di Montecassino (ed. de Bartholomaeis), p. 347.

изиграл папа Григорий VII (1073 – 1085), Амалфи се съгласил да се подчини на норманите и да им плаща годишен трибут[600].

Малко по-късно виждаме амалфитанския флот да воюва на страната на норманите за превземането на Салерно (1076), а след това – да участва и в обсадата на Неапол. Така от инициатор на амбициозен антинормански замисъл Амалфи се превърнал в стожер на норманската власт в Южна Италия. До смъртта си в 1085 г. Робер Гискар останал безспорният господар на Амалфи и се титулувал "по Божия милост дук на норманите, салернитанците, амалфитанците, сорентинците, апулийците, калабрийците и сицилианците". От 1080 г. насетне бившето дукство Амалфи се управлявало от наместник (лат.: vicecomes) на Робер[601], като споменатият vicecomes се кичел и с византийския титул imperialis patricius. Това било възможно, тъй като още в 1074 г. император Михаил VII Дука (1071 – 1078) предоставил на Робер Гискар пакет от имперски титли, които последният да преразпредели сред васалите си по свое усмотрение[602].

И така, макар и с цената на понесени жертви и тежък компромис у дома, амалфитанците успели да запазят отвъдморската си търговия с Византия и Леванта. В десетилетията непосредствено след норманското завладяване на Италия амалфитанската колония в Константинопол не само продължила да съществува, но нейната икономическа и културна роля реално нараснала[603]. Някои учени изтъкват, че на амалфитанците, за разлика от генуезците или пизанците например, византийските императори не отредили земя за собствена колония в Константинопол[604]. Други подчертават, че – със или без хрисовул – такъв амалфитански квартал в имперската столица де факто е съществувал. Той се намирал в близост до местността Перама на Златния рог и разполагал със собствен кей (лат.: scala); в него имало магазини, работилници, големи къщи и църква[605]. Амалфитанската колония в Константинопол просъществувала и през целия XII в.[606]

Амалфитанското посредничество между норманите и византийците при подписването на договора между Алексий I Комнин и Боемунд при Дирахион в

---

[600] Пак там, с. 348.

[601] За назначаваните от Робер Гискар vicecomites на Южна Италия и Сицилия вж. F. Chalandon. Histoire de la domination normande en Italie et en Sicilie. Paris, 1907 (repr.: New York, 1969), vol. II, p. 659 sq.

[602] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, 58–68: за норманското господство над Амалфи.

[603] Μ. Ι. Νομίδης. Αι εγκαταστάσεις των Λατινών εν Βυζαντίω. Αθήνα, 1996, 135–136: jura amalphitanorum. Срв. A. O. Citarella. La colonia amalfitana di Costantinopoli vitale centro economico e punto d'irradiamento di arte e letteratura greca nel Mezzogiorno. – Rassegna di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. IX (1999).

[604] В подкрепа на тази теза вж. P. Magdalino. Constantinople médiévale. Études sur l'évolution des structures urbaines, p. 87.

[605] A. Hofmeister. Der Übersetzer Johannes und das Geschlecht comitis Mauronis in Amalfi. Ein Beitrag zur Geschichte der byzantinisch-abendländischen Beziehung besonders im 11. Jahrhundert. – Historische Vierteljahrschrift 27 (1932), 225–284, 493–508, 831–833, вж. особ. 234–236.

[606] Constantinople 1054–1261. Tête de la chrétienté, proie des Latins, capitale grecque. Dirigé par A. Ducellier et M. Balard. Paris, 1996, 121–123.

1108 г. излиза извън хронологическите рамки на настоящото изследване, поради което няма да бъде разглеждано тук в детайли. По същата причина няма да бъдат разглеждани и амалфитанско-византийските църковни контакти през XII в. Не можем обаче да пренебрегнем напълно въпроса за съдбата на някогашните големи амалфитански фамилии, които установили и поддържали контактите на Амалфи с имперската столица в продължение на близо две столетия.

И така от запазените извори се вижда, че още през първите десетилетия на XII в. икономическата роля на тези стари амалфитански фамилии започнала да намалява. Така например според М. дел Трепо и А. Леоне, през дванайстото столетие делът на старата аристокрация в отвъдморските търговски дела на градчетата Амалфи, Равело, Трамонти и Атрани, които се явявали наследници на някогашното дукство Амалфи, не надхвърлял 19% от общите търговски начинания на хората от тези населени места, като тенденцията била този дял да намалява[607]. От друга страна обаче, и през XII в. наследниците на влиятелната фамилия de comite Maurone продължили да се изявяват на международната политическа сцена. В 1163 г. някой си Ландолфо от тази фамилия пътувал до Лаодикея в Сирия с дипломатическа мисия, а през първата третина на XII в. във византийския императорски двор се натъкваме на няколко човека с това фамилно име, като те са удостоени и с висшите придворни титли kouropalatai и proto-nobilissimoi[608].

Остава открит въпросът, защо амалфитанците така и не получили хрисовул с търговски привилегии от който и да е византийски император през X или XI в. Според В. фон Фалкенхаузен те били твърде добре интегрирани в живота на византийската столица, за да се нуждаят от някакви специални гаранции[609]. Напротив, М. Балар смята, че амалфитанците не само получили търговски привилегии в Константинопол, но и били първите италиански търговци, на които са били дадени концесии от имперското правителство[610].

Самите цариградчани от своя страна правели ясно разграничение между амалфитанците и всички останали италиански търговци, които те обикновено наричали с общото име "франги" или "латини". В своите наръчници по церемониал и политическа география например Константин Багренородни не забравя изрично да спомене Амалфи[611]. В написаното около 1025 г. житие на основателя на Великата Лавра св. Атанасий Атонски амалфитанците също са споменати отделно от останалите италианци[612]. По същия начин един анонимен трактат от втората половина на XI в., озаглавен "Contra Francos", споменава

---

[607] M. Del Treppo–A. Leone. Amalfi medioevale, 128–135.

[608] V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, 29–30.

[609] Пак там, 30–31.

[610] M. Balard. Amalfi et Byzance (X^{e}–XII^{e} siècles). – In: Travaux et Mémoires VI (1976), 85–95.

[611] Освен в трактата си "За управлението на империята", Константин VII споменава Амалфи и в трактата си "За церемониите": Const. Porph. De cerim. II, 48 (ed. Reiske), p. 690.

[612] Vitae duae antiquae sancti Athanasii Athonitae. Ed. J. Noret [Corpus Christianorum. Series graeca 9]. Turnhout–Leuven, 1982, p. 74, 176.

амалфитанците отделно от италианците, лангобардите и франките[613]. Накрая, когато описва превземането на Константинопол от кръстоносците в 1204 г., Никита Хониат изрично споменава, че от всички чужденци във византийската столица амалфитанците, венецианците и пизанците били най-добре запознати с ромейските нрави, т. е. били най-добре интегрирани в живота на града[614]. Както във Византия, така и в Кайро и Испания жителите на миниатюрната тиренска държавица били известни благодарение на своята дейност като мореплаватели и търговци[615].

И все пак макар и амалфитанците да се оказали достатъчно ловки, за да успеят да запазят политическите и търговските си контакти с Константинопол дори и след като в 1073 г. Амалфи се признал за васал на норманите, фаворити на византийските императори скоро щели да станат венецианците. В края на краищата венецианският флот бил този, който щял да окаже ефективна помощ на Византия в борбата ѝ срещу норманите. Така, според хрисовула, който в 1082 г. Алексий Комнин дал на венецианците, всички амалфитански дюкяни на територията на империята се задължавали да плащат по три номизми годишно на катедралата "Св. Марко" във Венеция[616]. Това постановление на императора може и да не е било наказателна мярка срещу амалфитанците[617], но то ясно показва, че везните започвали да се накланят в полза на главните им съперници – венецианците.

Разбира се, благодарение на своите широки контакти и богат опит във воденето на преговори амалфитанците скоро щели да се реабилитират в очите на византийците. Вече споменахме, че те се изявили като посредници при подписването на мира между империята и Боемунд в 1108 г. Три години по-късно, в 1111 г. един амалфитанец – съдията Муско – посредничил при сключването на първия търговски договор между Константинопол и Пиза, а на следващата 1112 г. папа Паскал II (1099 – 1118) назначил същия този Муско за папски легат в Константинопол[618].

В последната третина на XI и първите десетилетия на XII в. обаче амалфитанската търговия започвала да губи съревнованието си с търговията на Венеция, Пиза и Генуа. В международен план нейният изцяло частен характер я правел по-малко конкурентноспособна, така че в дългосрочна перспектива амалфитанските търговци във Византия нямало как да издържат на политико-икономическата конкуренция на северноиталианските морски републики[619].

---

[613] J. Hergenröther. Monumenta graeca ad Photium eiusque historiam pertinentia. Ratisbonae 1869, p. 62 sq.

[614] Nicetae Choniatae Historia (ed. van Dieten), p. 552.

[615] V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, p. 15, notes 25, 26.

[616] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, no. XXIII, 51–54.

[617] В полза на тази хипотеза вж. V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, p. 30.

[618] U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, 105–107.

[619] V. von Falkenhausen. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni, p. 31.

Макар и гаетанската отвъдморска търговия никога да не достигнала мащабите на амалфитанската, заслужава си да кажем няколко думи и за нея. Както вече споменахме, подобно на Амалфи, и Гаета от самото начало разчитала не на чужди търговци, а на собствената си търговска класа. Така например един собственик на кораб (Leo nauclerius) и един син на търговец (Cristoforus, син на negotiator) са се подписали като свидетели под документ, който бил издаден в 839 г. от владетелите на Гаета[620]. С други думи, още през 30те години на IX в. представители на новата търговска класа в Гаета вече били навлезли в средите на местния елит.

Успешното начало на гаетанската търговия несъмнено се дължало и на това, че дори и през VIII в. морският път от Сиракуза (Източна Сицилия) до Терачина, разположена на Тиренско море между Гаета и Рим, оставал, общо взето, свободен от сарацински контрол, а през IX в. пътуването по него вече протичало съвсем нормално[621]. От Рим до Терачина обикновено се пътувало по суша, а от Терачина нататък търговецът или пътникът продължавал пътя си с кораб. Този локален морски трафик между Рим и Неапол бил обслужван от гаетански кораби[622].

За относителната безопасност на корабоплаването в тази част на Тиренско море допринесъл и фактът, че по молба на папите кораби на имперския флот понякога идвали да патрулират морските пътища, водещи към Рим. Това се вижда например от едно писмо на Йоан VIII (872 – 882) от лятото на 880 г., в което папата благодари на Василий I за военните кораби (дромони), които императорът бил изпратил за защита на Свещения град[623]. Няколко години по-късно и папа Стефан V (885 – 891) поискал от византийския император да му изпрати военни кораби (хеландии), които да защитават Тиренското крайбрежие[624].

Не разполагаме с подробни сведения за използваните от гаетанските търговци маршрути, но може да се предположи, че в основни линии те повтаряли тези на амалфтанците поради еднаквата структура на износа и сходното географско положение на двете дукства. Единственото, макар и косвено сведение за това, че и гаетанците вероятно са пътували и търгували по същия "триъгълен" маршрут като амалфитанците, се отнася за средата на IX в. Около 850 г., според "Хрониката на Ахимааз", известният магистър на мистериите, евреинът Абу Арон от Багдад, пристигнал с кораб в Гаета; оттам той тръгнал по суша към апулийския град Ориа, в който имало голяма еврейска общност и който в онзи

---

[620] Codex diplomaticus caietanus, Vol. I, no. 5.

[621] A. Pertusi. Bizanzio e l'irradiazione della sua civiltà in Occidente nell'alto medioevo. – In: Scritti sulla Calabria greca medievale, p. 20.

[622] V. von Falkenhausen. Réseaux routiers et ports dans l'Italie méridionale byzantine (VI^{e}–X^{e} ss.). – In: Η καθημερίνη ζωή στο Βυζαντίο. Αθήνα, 1989, 711–731.

[623] Iohannis Papae Ep. 259. – MGH Epsitolae VII, 229–230. Срв. L. Simeonova. Diplomacy of the Letter and the Cross. Photios, Bulgaria and the Papacy, 860s–880s. Amsterdam, 1998, 321–322.

[624] Stephani Papae Ep. 1. – MGH Epsitolae VII, p. 374.

момент се намирала под властта на князете на Беневенто[625]. Абу Арон пътувал по море от Близкия изток до Гаета, а после вървял по пътищата, свързващи Тиренското и Адриатическото крайбрежие на Италия, като през цялото време, изглежда, следвал маршрутите, а вероятно се е ползвал и от транспорта на търговците от Гаета.

Зърно се внасяло от вътрешността на Италия в Амалфи, а по всяка вероятност – и в Гаета, в чиито частни документи нееднократно се споменават складове за зърно и мелници. Това на свой ред показва, че тези две пристанища на Южна Кампания са били икономически свързани както със съседните си лангобардски княжества Беневенто и Салерно, така и с ислямския свят, където имало постоянно търсене на този вид стока. Това пък обяснява стремежа на Амалфи и Гаета да поддържат добри отношения с арабите и нежеланието им да вземат решително участие в борбата срещу тях. Напротив, двете дукства понякога оказвали помощ на нашественика, въпреки протестите на Папството и Византия[626].

Когато, през втората половина на IX в. натискът на арабите над областта Кампания се засилил, Гаета допуснала арабски гарнизон на своя територия, на Монте Гариляно[627]. Наскоро след това въпросният гарнизон се сдобил с мрачната слава на корсарско "гнездо", а папите заплашвали не само гаетанските, но и всички останали владетели в Южна Италия с отлъчване от църквата, ако не спрат да сътрудничат на неверниците. Победата от 915 г. над корсарите от Монте Гариляно се дължала в голяма степен на дипломатическите усилия на папа Йоан X (914 – 928), който успял да осигури и помощта на имперския флот. Възможно е император Лъв VI да се е съгласил да окаже военна помощ на Папството в знак на благодарност за "отстъпчивата" позиция , която предишният папа Сергий III (904 – 911) заел по въпроса за неговия четвърти брак[628].

Ще се спрем накратко и върху частните документи на Гаета от IX – X в., тъй като този вид материал също дава представа за търговията на дукството. Това са предимно документи за сделки със земя и за отдаване под наем на мелници, но понякога се споменават и малки къщи, които били наемани за складове. Прави впечатление, че документите за времето от 830 до 934 г. са датирани предимно по индикти, т. е. според управлението на византийските императори[629].

---

[625] Megillat Ahimaaz. The Chronicle of Ahimaaz, with a collection of poems from Byzantine Southern Italy and additions. Ed. and annotated by B. Klar. Jerusalem, 1974, 14–15. Срв. C. Colafemmina. Gli ebrei in Benevento. – In: Gli ebrei nello Stato pontificio fino al Ghetto (1555) [Italia judaica VI]. Roma, 1998, 204–227, вж. по-спец. с. 205.

[626] G. A. Loud. Southern Italy in the Tenth Century. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. III, 641–642.

[627] M. Meroes. Gaeta im frühen Mittelalter (8.–12. Jahrhundert). – In: Beiträge zur Geschichte der Stadt. Gotha, 1911, S. 11 sq.

[628] Тази хипотеза се застъпва от O. Vehse. Das Bündnis gegen die Sarazenen im Jahre 915. – In: Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 19 (1927), 181–204, вж. по-спец. с. 202 сл.

[629] Codex diplomaticus caietanus, Vol. I, nos. 2, 5, 9, 12, 14, 17, 26, 31, 33, 34, 35, 36. За същия стогодишен период само няколко документа са датирани по понтификата на един или друг римски папа.

От 935 г. обаче започва датиране на гаетанските документи според собствените владетели на дукството. В това отношение Гаета заприличала на Амалфи и Салерно, които през IX – X в. датирали грамотите си по годините на управление на собствените си владетели, а се различавала от Неапол, който продължавал да датира документите си по индиктите на византийските императори[630].

Интересно е също така, че най-много гаетански документи – общо шест на брой – са датирани по управлението на Константин Багренородни и са от периода май 919 – декември 934 г.[631] Тук би трябвало да припомним, че единственото сигурно сведение за присъствието на гаетанци в Константинопол се отнася за вълненията от 945 г.[632] По всяка вероятност кулминацията на гаетанското присъствие във византийската столица съвпаднала с царуването на Константин Багренородни и Роман Лакапин и неговите синове. Когато обаче Романовите синове се опитали да свалят от власт Константин VII, чуждите търговци – амалфитанци и гаетанци – взели страната на легитимния император. Не разполагаме с никакви по-късни сведения за гаетанско присъствие в имперската столица, което ни кара да смятаме, че е възможно след средата на X в. амалфитанците да са успели да изместят гаетанците от пазара в Константинопол.

Тъй като през X в. Южна Кампания се издигнала като една от четирите области на Италийския полуостров, активно ангажирани в отвъдморската търговия, твърде вероятно е с корабите си Амалфи и Гаета да са служели и като посредници в търговския обмен между намиращата се пò на север област Тоскана и пристанищата в Северна Африка[633].

Известна представа за търговците от Тиренското крайбрежие и техните сделки с близки и далечни страни можем да получим и от сведенията за монетосеченето и монетната циркулация. Двата основни фактора, а именно непосредствената близост на византийските теми от Южна Италия с Амалфи и Гаета и търговията на двете дукства с Константинопол, не само оказали влияние върху собствената им валута, но вкарали в обръщение на тяхна територия и византийската валута[634]. Търговията им с арабите, от друга страна, направила от арабската валута основно разплащателно средство в дукствата на Южна Кампания. Така например частните документи от Амалфи и Гаета показват, че търговските договори по правило се сключвали във византийска валута – solidi bizantini или само bizantii, но при означаването на цените на отделните артикули се отдавало предпочитание на арабската валута – tarì[635].

---

[630] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 37.

[631] Codex diplomaticus caietanus, Vol. I, nos. 26, 31, 33, 34, 35, 36.

[632] Liudprand. Antapod. V.21 (ed. Chiesa), p. 136.452–454.

[633] M. McCormick. Origins of the European Economy, 627–630.

[634] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 37–38.

[635] P. Grierson. Monete bizantine in Italia dal VII all'XI secolo. – In: Moneta e Scambi nell'alto medioevo [Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo 8]. Spoleto, 1961, p. 54 sq.

Благодарение на амалфитанското монетосечене става очевидна двойствеността в поведението на дукството. То се стремяло да бъде верен съюзник на империята в борбата ѝ със сарацините, но едновременно с това – и да търгува с арабите, като служи и за посредник в търговския обмен между тях и Византия. Така например Амалфи заедно с Венеция взел участие в сирийската експедиция от 968 г. на император Никифор II Фока срещу сарацините[636]. Едва ли можем да се съмняваме, че амалфитанците са очаквали да извлекат от това свое участие в операциите на имперския флот някакви политически и икономически дивиденти. От друга страна обаче, още в началото на X в. Амалфи вече бил пригодил собствената си парична система към арабските тари, а в средата на столетието започнал да сече и свои амалфитански тари. Техен прототип и по форма, и по процентно съдържание на благородния метал били златните тари, сечени в мюсюлманска Сицилия[637].

Засилените търговски връзки на Южна Кампания с арабите се виждат и от монетната циркулация в съседното на Амалфи княжество Салерно. До самия край на IX в. в Салерно в обръщение била неговата собствена валута заедно с тази на съседното му Беневенто[638]. Още в началото на X в. обаче като основно разплащателно средство в Салерно се установили арабските тари. Първото споменаване на тари в документите от Салернитанското княжество е от 911 г.[639] Подобна промяна настъпила и в близките дукства Неапол и Гаета, където в първите десетилетия на X в. тарите заменили византийските солиди (или номизмите) като основно разплащателно средство. Всъщност най-ранната неаполитанска грамота, която споменава за тари, датира от 941 г.[640]

В това отношение Гаета представлява малко по-особен случай. През периода IX – XII в., независимо от превратностите в политическата си история, тя имала собствено монетосечене[641]. Но в запазените нотариално заверени документи от Гаета наред с гаетанската се споменават византийска и арабска валута: най-ранното сведение за цени, дадени в тари, датира от 922 г.[642] Успоредно с това други частни документи свидетелстват, че през целия X в. в Гаета по-едрите суми продължавали да се изчисляват във византийски солиди, или bizantii. По всяка вероятност едрите сделки се сключвали във византийска валута, а цените на дребно се определяли в арабска.

---

[636] Liudprand. Legatio 45 (ed. Chiesa), p. 207.

[637] L. Giliberti. La monetazione amalfitana ed il presunto tareno d'Amalfi die Matteo Camera. – Bolletino del Circolo numismatico napoletano 39 (1954), p. 7 sq. Срв. A. Sambon. Il tarì amalfitano. – Rivista Italiana Numismatica 4 (1891), p. 118 sq.

[638] Вж. изворите, цитирани у: V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 38, по-спец. бел. 302.

[639] Codex diplomaticus cavensis, Vol. I (Napoli–Milano, 1873), p. 164, no. 128; p. 246, no. 191; p. 251, no. 195.

[640] B. Capasso. Monumenta ad Napoleatani ducatus historiam pertinentia. Vol. II. Napoli, 1892, p. 46, no. 45.

[641] Il Ducato di Gaeta (secoli IX–XII): Pergamene e monete di Gaeta. Catalogo delle mostra [V Convegno di studi sul medioevo meridionale. Gaeta, 23–28 ottobre 1988]. Gaeta, 1988.

[642] Codex diplomaticus caietanus, Vol. I, p. 51, no. 29.

Що се отнася до политическата история на Гаета, в самия край на X в. тя била разпокъсана на три почти независими миниатюрни графства – Фонди, Трает̀о и Суио[643]. Нещата обаче не спрели дотук. През 1032 г. Капуа превзела територията на някогашното дукство Гаета и дала повечето му земи като дарение на абатството Монтекасино. Накрая, през 1068 г. Гаета била подчинена от новите господари на Южна Италия и Сицилия – норманите.

Амалфи, както видяхме, могъл до голяма степен да запази позициите си в отвъдморската търговия дори и след като през 70те години на XI в. норманите го подчинили политически и ограничили едно от основните пера в неговата търговия, а именно търговията му със зърно. Едва след като в края на XII в. Пиза нападнала Амалфи и дори разрушила стените му, пизанците успели да заемат мястото на амалфитанците като основен фактор в морската търговия между Тиренското крайбрежие, от една страна, и Византия и Леванта, от друга[644].

2.2. Пристанищата на византийска Южна Италия и търговията с Константинопол и Леванта

За разлика от Кампания областите Апулия и Калабрия се намирали под пряка византийска власт. Този факт предопределил и основните коридори, по които вървяла търговията на апулийските градове. Нещо повече, патрулирането на основните морски и сухопътни артерии от византийските сили пораждало, както ще видим, по-голяма сигурност за търговския трафик между Италия, от една страна, и Балканите, Константинопол и Леванта – от друга. Това на свой ред довело до частично преориентиране на търговията. Търговците, които изнасяли стоки от различни области на Апенинския полуостров за Изтока, започнали да използват по-интензивно онези маршрути, които били охранявани от имперските сили. През X – XI в. през адриатическите пристанища на Южна Италия минавала не само аграрната продукция, изнасяна от Апулия и съседните ѝ лангобардски земи за други части на Византия, но и голяма част от търговията на амалфитанците.

Още от античността връзката на Италия с Далматинското крайбрежие се осъществявала предимно чрез двете апулийски пристанища Бриндизи и Отранто. Вече стана дума за Бриндизи като едно от пристанищата, до които през IX – XI в. амалфитанските стоки били докарвани по суша от вътрешността на Италия или по море откъм Дирахион. Що се отнася до Отранто, още в изворите от VI и VII в. градът се споменава като важна спирка по дългия морски път, свързващ Сицилия и Калабрия с Балканите и Мала Азия. Това бил пътят на корабите от

---

[643] G. A. Loud. Southern Italy in the Tenth Century. – The New Cambridge Medieval History, vol. III, p. 644.

[644] A. O. Citarella. Il declino del commercio maritimo di Amalfi. – In: Archivio storico per le province napoletane 92 (1975), 9–54. За сложните отношения между Пиза и Амалфи през втората половина на XI и в XII в. вж. G. Gargano. Amalfi e Pisa nel medioevo. – Rassegna di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. X (2000), nos. 19–20, 81–106.

Месина или Катания през Реджо, Кротоне, Галиполи и Отранто за Пелопонес, а оттам – за егейските острови и градовете по Малоазийското крайбрежие[645].

Най-често сведения за пътувания по този маршрут намираме в агиографията, за времето от VI – VII докъм средата на XI в. Тук ще спомена само едно такова пътуване, описано в житието на св. Григорий Декаполит и датирано от Ф. Дворник през 30те години на IX в. Като плавал по споменатия маршрут на връщане от Италия за Мала Азия, светецът спрял в Отранто; там той бил задържан от местния епископ-иконоборец[646]. С изключение на един кратък период в средата на VIII в., когато бил завладян от беневентанския дук, Отранто винаги оставал във византийски ръце – факт, който имал голямо значение както за търговията между другите части на империята и италианските ѝ територии, така и за реконкистата на Южна Италия, осъществявана през късния IX и почти целия X в.

Стратегическото значение, което имали за Византия областта Апулия и нейната най-южна част, Тера д'Отранто, карало империята да полага особени усилия, за да ги задържи под своя власт. Имперските стратези си давали сметка, че Адриатикът ще остане "византийско море" само дотогава, докато Апулийското крайбрежие се намира под пряк византийски контрол. Ако тези места попаднели под властта на друга сила, врагът лесно можел да премине на отсрещния адриатически бряг, а оттам по Via Egnatia да се отправи към сърцето на империята – Константинопол. При император Алексий I Комнин точно така щели да постъпят норманите на Робер Гискар, а през 60те години на XIII в. подобна заплаха за Константинопол щял да представлява и кралят на Сицилия и Неапол – Шарл д'Анжу[647].

През IX и X в. обаче главната заплаха за византийските територии в тази част на Адриатика идвала от сарацините[648]. За да защити адриатическите си владения от тях, още през първата половина на IX в. имперското правителство основало морската тема Кефалония[649], а в самия край на столетието била основана и тема Лангобардия[650]. Като се изключат няколкото грабителски набега на арабите през разглеждания период, южната част на Адриатика останала под византийски контрол почти до края на XI в.

Оставането под пряка имперска власт на Апулия се отразило както на градския живот по нейното крайбрежие, така и на търговията, минаваща през

---

[645] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 6–9.

[646] F. Dvornik. La Vie de saint Grégoire le Décapolite, p. 58.

[647] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 39.

[648] За установяването на сарацините по бреговете на Апулия и за емирството Бари вж. G. Musca. L'emirato di Bari 847–871 [Università degli Studi di Bari – Istituto di Storia Medievale e Moderna. Saggi 4]. Bari, 1967.

[649] J. B. Bury. The Naval Policy of the Roman Empire in Relation to the Western Provinces from the 7th to the 9th Century. – In: Centenario della nascità di M. Amari. Vol. II. Palermo, 1910, 28–31; D. A. Zakythinos. Le thème de Céphalonie et la défense de l'Occident. – Héllenisme contemporain 8 (1954), 303–312.

[650] Точната дата на основаването на темата е неизвестна. От запазените извори може да се заключи, че тя най-вероятно е била основана в 891/92 г. Вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 21–23.

нейна територия. Не само през византийския период, т. е. от 876 до 1071 г., но и през цялото средновековие пристанищата на Апулия – Сипонто, Барлета, Трани, Бари, Монополи, Бриндизи, Отранто и Таранто – продължили да функционират без никакво прекъсване. Напротив, с изключение на Реджо и Кротоне, градовете на съседна Калабрия били принудени да "напуснат" крайбрежието и да потърсят сигурност в по-труднодостъпните планински райони на вътрешността[651]. Разбира се, в сравнение с тема Лангобардия, която обхващала Апулия и част от съседните ѝ лангобардски територии, другата византийска тема – Калабрия, била в доста по-тежко положение. Никой неин стратег не бил в състояние да предотврати набезите на сицилианските араби, а жителите на калабрийското крайбрежие, само като чуели че сарацините идат, панически побягвали към планините[652]. По-късно, през 60те години на X в., калабрийците побягнали към планините и при вестта за настъплението на германския император Отон I[653]. Тази част на Апенините останала в центъра на византийско-германското съперничество и при следващите представители на Отоновата династия[654].

По всяка вероятност византийската тема Калабрия била основана в периода между 938 и 956 г. Дотогава южноиталианската област със същото име принадлежала към някогашната тема Сицилия (гр.: Sikelia). Тема Сицилия продължила формално да съществува дори и след като едноименният остров бил почти изцяло завладян от арабите[655]. В действителност още със стъпването си на острова сарацините започнали да тероризират населението и на съседна Калабрия и даже за кратко време успели да се заселят на калабрийска земя. Заедно с това обаче областта Калабрия изиграла ролята на буфер между Сицилия и основаната в края на IX в. византийска тема Лангобардия[656]. Разказът на арабския историк ибн ал-Атир за нападението на сицилианския флот срещу Апулия в 925/26 г. ни позволява да заключим, че арабите били изхабили толкова време и сили да воюват в Калабрия, че когато най-насетне успели да съберат достатъчен брой кораби, за да нападнат Апулия, не могли да постигнат трайни резултати[657].

През X в. за градовете по крайбрежието на Апулия заплаха представлявало и обединеното лангобардско княжество Капуа-Беневенто. То нямало излаз на море, поради което било принудено да изнася стоките си през намиращите се

---

[651] E. Kirsten. Die byzantinische Stadt. Berichte zum 11. internazionalen Byzantinisten-Kongress. München, 1958, S. 28.

[652] Vita S. Nili iunioris, cap. 29. – PG 120, col. 64.

[653] Vita S. Lucae abbatis. – AASS. Oct. 6, p. 340.

[654] E. Eickhoff. Kaiser Otto III, 232–235.

[655] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 29–30.

[656] A. Pertusi. Contributi alla storia dei temi bizantini dell'Italia meridionale. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale, 33–47; idem. Il "thema" di Calabria: sua formazione, lotte per la sopravvivenza. Società e clero di fronte a Bizanzio e a Roma. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale, 51–65.

[657] A. A. Vasiliev–H. Grégoire. Byzance et les Arabes. Vol. II/2: Extraits des sources arabes, traduits par M. Canard. Bruxelles, 1950, p. 148 sq.

под византийска власт апулийски пристанища. По този начин обаче княжеството било лишено от възможността да участва пряко в търговията с Изтока, която по това време преживявала разцвет и носела добри печалби на южноиталианските му съседи. Опитите на беневентанците и техните съюзници да превземат Сипонто например свидетелстват за стремежа на князете на Капуа-Беневенто да се сдобият с излаз на море[658].

Колебанията в беневентанско-византийските отношения през X в. могат да се проследят и по запазените грамоти от Капуа-Беневенто. Някои от документите са датирани според управлението на византийските императори и в тях се споменава титулът на местния владетел, даден му от империята; други грамоти обаче са датирани според управлението на собствените владетели и в тях не се споменава византийският титул на местния княз[659]. През 60те години на X в. княжеството Капуа-Беневенто се присъединило към антивизантийската коалиция на Отон I[660]. Дори и тогава обаче Византия продължавала да гледа на неговите владетели като на servi – или както биха казали византийските автори, като на douloi – на василевса[661].

Както вече посочихме, наред със заплахите за сигурността на византийска Апулия в нея от края на IX в. започнали да действат и редица фактори, които оказвали благотворно влияние и върху градския живот, и върху търговията. На първо място, още преди южноиталианските земи да бъдат формално включени в системата на имперската провинциална администрация чрез обособяването им в теми, императорите Василий I и Лъв VI започнали да полагат грижи превзетите от тях области да бъдат "излекувани" от раните на войната. Тези грижи на имперското правителство за Южна Италия се изразявали преди всичко в застрояването на разрушените градове и в повторното заселване на обезлюдените райони с хора, докарани от други части на империята. Бари например бил разрушен в 871 г. от император Людовик II (855 – 875)[662], но след преминаването му във византийски ръце бил наново застроен от Василий I[663]. Същият император възстановил и апулийския град Галиполи и го заселил с хора,

---

[658] Беневентанците, понякога подпомагани и от неаполитанците, направили най-малко три сериозни опита да превземат Сипонто: в 921, 936 и 949 г. Вж. Annales Beneventani monasterii Sanctae Sophiae. Ed. O. Bertolini [Bulletino dell'Istituto storico italiano e Archivio Muratoriano 42 (1923)], 1–163, вж. по-спец. с. 120, 122.

[659] J. Gay. L'Italie méridionale et l'empire byzantin, 229–231. Срв. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 32–33.

[660] J. Gay. L'Italie méridionale et l'empire byzantin, 296–299, 310–315.

[661] Liudprand. Legatio cap. 27 (ed. Chiesa), 198–199. За превод и коментар на този пасаж вж. Л. Симеонова. "Когато българите бяха напуснали града": кремонският епископ Лиутпранд за мисията си в Константинопол (968 г.). – В: Civitas Divino-Humana. В чест на проф. Г. Бакалов. София, 2004, 115–126, и по-спец. с.123, бел. 27: за значението на servi в латинския текст.

[662] Erchemperti Historia Langobardorum Beneventanorum, cap. 33. – MGH SS rer. Lang. Ed. G. Waitz, 234–264, и по-спец. с. 247.

[663] F. Babudri. L'iscrizione inedita bizantina barese del secolo IX e le costruzioni dell'imperatore Basilio I. – Archivio Storico Pugliese 14 (1961), p. 54.

докарани от черноморския град Хераклея[664]. Преселници били докарани и в Калабрия. Това били част от войниците-арменци от помощните войски на стратега Никифор Фока и 1000 човека, вероятно пелопонески славяни, които били подарени на Василий I от богатата вдовица Даниелида[665]. Лъв VI продължил политиката на баща си, като заселил в новооснованата тема Лангобардия още 3 000 души от освободените крепостни на Даниелида[666].

Наред със "съживяването" на отвоюваните от арабите земи, постоянната охрана, която имперският флот осигурявал на морските пътища между тази част на Италия и Константинопол, бил другият основен фактор, който спомагал за развитието на търговията. Макар двете области Апулия и Калабрия да не били организирани в морска тема в прекия смисъл на думата, за тяхната сигурност флотът полагал повече усилия, отколкото за която и да е друга част на империята. Така, морският път, който свързвал южноиталианските владения на Византия с нейната столица, винаги оставал открит за корабоплаване, а това спомагало не само за провеждането на имперската политика в тези провинции и съседните им земи, но и за безопасността на морския трафик[667].

Правовият ред, наложен в двете южноиталиански теми, също спомагал за развитието на търговията. Той бил основан на успоредното прилагане на римо-византийското и лангобардското право. Това се вижда от запазените грамоти, включително и търговските договори[668]. В градовете-пристанища на областта Апулия юрисдикция над мореплавателите имали т. нар. нотарии параталасити, или крайморски нотарии[669]. Отначало параталаситите били на подчинение на епарха на Константинопол, но в хода на X в. те се превърнали в самостоятелна институция[670]. В град Бари длъжността на параталасита била изборна, а канцеларията на параталаситите се помещавала в "една голяма къща на пристанището". За избор на нотарии параталасити в Бари се споменава и в две грамоти от ранния нормански период на града[671]. Има всички основания да се смята, че през X – XI в. нотарии параталасити имало и в останалите пристанищни градове на катепаната Италия. По всяка вероятност именно от византийския

---

[664] Georgii Cedreni Compendium Historiarum. Ope ab I. Bekkero. Vol. II. Bonn, 1839, p. 225.

[665] H. Grégoire. La carrière du premier Nicéphore Phocas. – In: Προσφορά εις Σ. Κυριακίδην. Thessaloniki, 1953, 232–254, по-спец. с. 251.

[666] Theoph. Cont. Chron. (ed. Bonn.), p. 321.

[667] По-подробно за ролята на имперския флот при охраната на Южна Италия през IX–XI в. вж. V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, 124–128.

[668] Пак там, 128–130.

[669] Jus Graecoromanorum IV. Ed. J. Zepos et P. Zepos. Athena, 1931, 11–260, по-спец. с. 218.

[670] Glykatzi–Ahrweiler, H. Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance. – Revue des études byzantines 19 (1960), 239–246, по-спец. с. 248 сл.

[671] Codice diplomatico barese. Edito a cura della Commissione Provinciale di Archeologia e Storia Patria. Vols. I–X. Bari, 1893–1928, вж. по-спец. т. V, с. 3, no. 1; с. 20, no. 9.

Бари, а не от Константинопол институцията на нотария параталасит преминала и у сицилианските нормани[672].

Пристанищата в Южна Италия имали и митници, чиито служители – т. нар. комеркиарии – били на подчинение на логотета на геника, т. е. на имперското правителство. Прави впечатление, че обмитяването на вноса и износа, който минавал през тези пристанищни митници, било поверено на чиновници, изпратени от Константинопол. В запазените документи се среща само един-единствен комеркиарий от местен лангобардски произход[673]. Както отбелязва В. фон Фалкенхаузен, запазените документи от Южна Италия създават впечатлението, че не само митническите и данъчните служители, но и всички останали чиновници на служба на провинциалните власти не са били местни хора, а са били изпращани там от правителството в Константинопол[674]. Към тази констатация бихме могли да добавим, че имперското правителство провеждало същата политика и спрямо всички останали земи, които били включени в провинциалната администрация в резултат от завоевания на Балканите или в Близкия изток.

Но да се върнем на Апулия. Сред факторите, допринесли за разцвета на търговията в тази област, трябва да спомена и това, че чак до края на IX в., когато била повторно завладяна от византийците, тя в значителна степен запазвала късноантичната си градска култура. За разлика от болшинството градове в Западна Европа, градовете на Апулия не били придобили аграрен характер в предходните столетия, въпреки нашествията на готи, лангобарди и араби. От края на IX в. насетне наред с предприетите мерки за възстановяване и развитие на пострадалите от войната градове византийските власти се заели и с построяването на нови kastra и дори с основаването на нови градове[675].

Сред факторите, които възпрепятствали развитието на градския живот, икономиката и търговията били честите бойни действия, които се водели на територията на Южна Италия от 60те години на X в. насетне, а също и подновените набези на арабите през последните двайсет години на това столетие. Основаният най-вероятно при император Йоан Цимисхий катепанат Италия не спомогнал кой знае колко за повишаване на сигурността в тази част на полуострова през последната третина на X в. По това време вниманието на империята било насочено главно към източните и северните ѝ граници – в Близкия изток, Мала Азия и на Балканите. По тази причина по време на южноиталианските кампании на император Отон II (973 – 983) византийските сили използвали същата стратегия, която използвали и при сарацинските

---

[672] Най-ранното сведение за нотарии параталасити у сицилианските нормани се среща в надпис от 1080 г., в който като ктитор на една църква на пристанището в Палермо се споменава някой си Nikolaos parathalassites: вж. Corpus Inscriptionum Graecarum. Ed. J. Franz et al. Bd. IV. Berlin, 1877, no. 8716.

[673] Codice diplomatico barese, Vol. IV, 83–85, no. 42.

[674] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 131.

[675] Пак там, 135–140.

нападения: да се защитават от нашественика, като се затварят в укрепените градове, а равнините и неукрепените селища да бъдат изоставяни без съпротива.

След поражението на Отон II при калабрийския град Кротоне през юни 982 г. арабите подновили набезите си с нова сила. Този път опустошена била не само областта Калабрия, но и вътрешността на катепаната Италия, където били подложени на обсада редица градове. Някои от тях били превзети от сарацините. Продължилите цели две десетилетия арабски нападения над катепаната Италия достигнали кулминацията си с обсадата на неговата столица Бари, която тряла от май до септември 1003 г. и била вдигната с помощта на венецианците. За последен път Бари бил подложен на арабска обсада през 1023 г.[676]

Към всичко това трябва да се прибавят и размирициите, причинени в Апулия от двете въстания на Мелес, в 1009/10 и 1017/18 г., подновяването на южноиталианските кампании на германските императори при Хенрих II (1002 – 1024), появата на норманите през 1040 г. и последвалото норманско завладяване на Калабрия през 50те години на XI в.[677] Византия, от друга страна, сякаш все повече губела интерес към южноиталианските си владения. Това се вижда и от титлите и ранговете на провинциалните управители. Докато в първите години след основаването на катепаната Италия неговите управители били с възможно най-високите имперски рангове – патрикии и антипати, от края на X в. те вече били със значително по-нисък ранг – протоспатарии[678].

Относителната безпрепятственост в комуникациите между апулийските пристанища и Константинопол, която била характерна за времето от края на IX докъм 60те години на X в., от третата четвърт на X в. насетне отстъпила място на значителни затруднения. За това допринесли както възобновените сарацински нападения, така и появата на норманите през 40те години на XI в. От този момент нататък дори пътуването между двете съседни области Калабрия и Апулия станало проблематично. Разбира се, даже и след като в 1060 г. калабрийската столица Реджо била завладяна от Робер Гискар, Византия продължила да защитава крайбрежието на Апулия. Последният бастион на имперската власт в Южна Италия паднал, когато византийският комендант на Бари Стефан Патеран капитулирал пред Робер Гискар на 15 април 1071 г.[679]

В контекста на развитието на търговията и комуникациите си заслужава да се спрем малко по-подробно на Бари, който отначало бил административна столица на тема Лангобардия, а след това – и на катепаната Италия. Въпреки че до началото на византийската реконкиста на Южна Италия основно пристанище в тази област бил Таранто, а Бари си оставал една здрава крепост без традиции в мореплаването, от края на X в. нещата започнали да се променят. В самия край на десетото столетие Бари вече бил ориентиран към морската търговия. Това се вижда и от грамотата на Василий II и Константин VIII от 992 г., която

---

[676] Пак там, 51–53.
[677] J. Gay. L'Italie méridionale et l'empire byzantin, 401–425.
[678] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 53.
[679] J. Gay. L'Italie méridionale et l'empire byzantin, 536–538.

изрично забранява на венецианците да внасят в Константинопол стоки на Бари. Като провинциална столица Бари вероятно се е радвал на собствени привилегии в областта на търговията.

И през византийския период от историята на Апулия – от 70те години на IX до 70те години на XI в. – най-голямото пристанище на тази област си оставал Отранто. Главният център на морската търговия обаче била столицата Бари, макар да не разполагала с удобно пристанище, с каквото разполагал например Таранто, разположен на едноименния залив.

През Бари се изнасяла основната част от земеделската продукция, която византийски и източни търговци изкупували и изнасяли от областта Апулия. По-горе бяха цитирани няколко сведения за кораби на аристократи – граждани на Бари, които претърпели крушение през XI в. Някои от тези кораби пътували директно за Константинопол, а други се връщали от Тарс или други пристанища в Близкия изток[680]. С други думи, през XI в. търговците от Бари вече пътували надалече – не само до Константинопол, но и до Леванта – и били уважавани членове на морската търговска колегия. За участието на Бари в търговията с Константинопол и с другите провинции на империята през разглеждания период свидетелстват и редица езикови заемки. Това са гръцки търговски и правни термини, които се срещат в нотариално заверени, написани на латински документи на граждани на Бари[681].

Тук би трябвало да спомена и южноапулийското пристанище Таранто[682]. Освен че разполагал с удобно пристанище, градът бил свързан чрез едно разклонение на античната Via Appia с вътрешността на Италия. Така самото му географско положение благоприятствало, щото той още в ранното средновековие да се превърне в център на морския трафик и търговията. По това време градът бил и основна спирка за имперския флот по пътя му между Константинопол и Апенинския полуостров. Например когато в 663 г. император Констант II (641 – 668) се отправил за Италия, той пристигнал с кораб в Таранто, а оттам по суша продължил за Беневенто[683].

С. Борсари смята, че след 849 г. Таранто станал част от владенията на Сикунулф: това било единственото апулийско пристанище на лангобардския дук на Беневенто, а простиращата се южно от него Тера д'Отранто останала под византийска власт[684]. На противоположното мнение е В. фон Фалкенхаузен, която посочва, че наличните извори не позволяват да се определи къде точно по онова време е минавала границата между дукство Беневенто и византийските

---

[680] V. von Falkenhausen. Bari bizantina, 209–213.

[681] Codice diplomatico barese, vol. IV, p. 83, no. 42; vol. V, p. 285 sq. fr. 1–2. Срв. N. Oikonomidès. Hommes d'affaires grecs et latins à Constantinople (XIII^{e}–XV^{e} siècle). – In: Conférence Albert-le-Grand, 1977. Montréal–Paris, 1979, p. 64.

[682] V. von Falkenhausen. Taranto in epoca bizantina. – Studi Medievali, Serie III, Anno IX, fasc. 1, (1968), 133–168.

[683] Paulus Diaconus. Historia Langobardorum, 1.V. – MGH SS I (Hannover, 1878), 186–187.

[684] S. Borsari. L'amministrazione del tema di Sicilia. – Rivista storica italiana 66 (1954), 133–158, вж. по-спец. с. 142.

владения в Южна Апулия[685]. Така или иначе, още през лангобардския период Таранто се превърнал в "град на най-голямото изобилие" (лат.: civitas opulentissima), а наред с другите кораби на неговото пристанище започнали да спират и търговски кораби от Амалфи[686]. А пък за лангобардите от Южна Италия градът бил важен с това, че там свършвала минаващата през техните земи Via Appia, която им давала достъп до морето. Например в един документ на беневентанския княз Ареки Via Appia е описана като "главен път, който отива в Таранто"[687].

Стратегическите предимства на Таранто били оценени и от арабите по време на арабското владичество в Апулия през 40те, 50те и 60те години на IX в. Така например през 841 или 842 г. той служел за база на сарацинския флот в битките му с венецианците[688]. Пак по това време Таранто се превърнал и в център на транзитната търговия с роби, които били откарвани от Европа за света на исляма. Когато по всяка вероятност през 867 г. франкският монах Бернард пристигнал в Таранто, за да продължи оттам с кораб за Светите места, той видял на пристанището шест големи кораба, които се готвели да отплават за Африка с 9 000 пленници-лангобарди на борда[689]. Фактът, че толкова много негови братя-християни били откарвани в робство, не смутил благочестивия монах, който се качил на един от тези кораби, за да продължи пътя си за Ерусалим.

Макар и временно да се заселили в Бари и Таранто и оттам да предприемали мълниеносни набези над бреговете на Апулия, арабите никога не установили господство над Йонийско и Адриатическо море. На практика едно арабско господство в тази част на Средиземно море би прекъснало напълно комуникациите между Италия и Византия и би имало неописуеми последици както в политическата, така и в социалната и религиозната сфера[690].

Съдбините на Таранто започнали да се променят в резултат от византийската реконкиста на Южна Италия. След похода на император Людовик II в Средна Италия и особено след превземането на Бари от неговите войски през 871 г., за няколко години Таранто останал най-важната база на сарацините в югоизточната част на полуострова. Градът бил превзет от византийците през 880 г., четири години след като те влезли в Бари и две години след като арабите превзели столицата на византийска Сицилия – Сиракуза[691].

---

[685] V. von Falkenhausen. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien, S. 8.

[686] Chronicon Salernitanum (ed. Westerbergh), cap. 79, 76–77. Срв. M. Berza. Amalfi preducale. – Ephemeris Dacoromana. Annuario della Scuola Romena di Roma, VIII (1938), p. 373.

[687] F. Ughelli. Italia Sacra sive de episcopis Italiae et insularum adiacentium. Editio secunda aucta et amendata cura et studio N. Coleti. Vol. X. Venetiis 1722 (repr.: Lichtenstein, 1970), p. 430.

[688] G. Musca. L'emirato di Bari 847–871. Bari, 1967, 20–21.

[689] Itinerarium Bernardi Monachi Franchi. – In: Itineraria Hierosolymitana et descriptiones terrae sanctae bellis sacris anteriora. Ed. T. Tobler et A. Molinier. T. I. Genf, 1879, 310–311.

[690] F. Gabrieli. Greeks and Arabs in the Central Mediterranean Area. – DOP 18 (1964), 57–66.

[691] Georgius Monachus Continuatus. – In: Theophanes Continuatus, Ioannes Cameniata, Symeon Magister, Georgius Monachus. E rec. I. Bekkeri. Bonnae, 1838, 763–924, вж по-спец. с. 845. Продължителя на Теофан, от друга страна, споменава за превземането на Таранто от византийците, но премълчава влизането им в Бари: вж. Theoph. Cont. (ed. Bonn.), 305–306.

В края на IX в. обаче ситуацията била променена и географското положение на Таранто, което било оценявано като негов плюс в предходните столетия, сега се превърнало в негов минус. За идващите от Изток кораби било неизгодно да заобикалят цялата Тера Салентина, за да стигнат до Таранто. Както за византийските военни, така и за византийските провинциални търговци било неизгодно и това, че пътят, който свързвал морето с вътрешността на Апенинския полуостров – Via Appia, почти веднага след като напуснел очертанията на околия Таранто, навлизал в лангобардска територия. По тези причини Таранто се превърнал в един второстепенен провинциален град за сметка на процъфтяващите си събратя от адриатическия бряг на Апулия[692].

Накрая трябва да кажем няколко думи и за Отранто. Изворите – латински, гръцки и арабски – за X и XI в. свидетелстват, че още в началото на десетото столетие Отранто станал най-голямото военно и търговско пристанище на византийска Южна Италия. Непосредствено след него по значение се нареждал Бриндизи. От началото на XI в. Бари също започнал да се превръща във важно търговско пристанище, като към средата на века дори успял да отнеме първото място на Отранто[693].

Както видяхме, от края на IX в. насетне един от главните маршрути на комуникация между Апенинския полуостров, от една страна, и Балканите и Константинопол – от друга, вървял по старите римски пътища, свързващи Тиренското с Адриатическото крайбрежие на Италия, оттам продължавал по море до Дирахион или в по-редки случаи – до Валона и после по суша следвал Via Egnatia до Константинопол. В по-голямата си част този маршрут бил строго охраняван от византийските сухопътни и военноморски сили, разположени по неговото протежение. Именно това го правело най-сигурен и предпочитан за търговците от разглеждания период. В това отношение показателен е и фактът, че през X в. амалфитанската търговия с Константинопол се преориентирала към използване на този маршрут за сметка на използваните по-рано маршрути, които включвали и междинни спирки в пристанищата на Калабрия и Южна Апулия. В началото на XII в., когато Бари вече бил в ръцете на норманите, амалфитанците се видели принудени да потърсят излаз за стоките си чрез друго адриатическо пристанище: вероятно тази е причината, поради която те сключили договор за корабоплаване с Равена[694].

През периода от края на IX докъм средата на XI в., въпреки честите бойни действия в този район, доста активно бил използван и морският път, който водел от източносицилианските пристанища Месина и Катания през калабрийските пристанища Реджо и Кротоне до Галиполи и Отранто в Апулия, а оттам през Йонийските острови стигал до Навпакт, Патра или Коринт на Балканите. Този

---

[692] V. von Falkenhausen. Taranto in epoca bizantina, 145–146.

[693] Пак там, с. 146, бел. 85, 86, 87: цитирани извори за Отранто, Бриндизи и Бари от X–XI в.

[694] Codex Diplomaticus Amalfitanus, vol. II, p. 304, no. DXCVI.

маршрут започнал да се използва още по-активно след разправата със сарацинските корсари в тази част на Средиземно море през 70те години на X в.

Третият маршрут, който чрез Via Appia свързвал Рим с Таранто, а оттам продължавал по море до Константинопол, бил активно използван през късната античност и ранното средновековие. В резултат от лангобардските завоевания в Южна Италия в края на VII в. и последвалото укрепване на лангобардските дукства през VIII в. този маршрут на комуникация между Константинопол и Рим станал неефективен, а през втората третина на IX в. направо излязъл от употреба заради арабското владичество в Средна и Южна Апулия. Както видяхме, дори и след началото на византийската реконкиста споменатият маршрут не възстановил предишната си значимост за комуникациите и търговията между Италия и Константинопол.

От друга страна, не може да се каже, че през византийския период от историята на Апулия този маршрут въобще не бил използван. Напротив, наличието както на значително гръцки говорещо население в Таранто и околностите му, така и на чиновници от провинциалната имперска администрация предполага, че всички тези хора са поддържали връзки с Балканите и Константинопол[695]. В полза на активните комуникации с имперската столица говори и подчиняването на местната църковна организация в тази част на Апулия на Константинополската патриаршия[696]. Не на последно място, споменатият маршрут вероятно е бил използван и от лангобардите, когато те желаели да установят пряк контакт с имперското правителство. Така например когато в 888 г. дякон Дауферий от Монтекасино трябвало да пътува за имперската столица като пратеник на княза на Капуа-Беневенто Атенулф I, той отишъл в Таранто, за да вземе кораб за Константинопол[697].

2.3. Венецианците – посредници между Централна Европа, Константинопол и Леванта. Установяване на венецианско господство над Адриатика

През IX и X в. маршрутите на венецианската морска търговия също се определяли най-вече от структурата на вноса и износа на Венеция. Сведенията за пътувания на венецианци до византийската столица, Сирия и Египет датират от самото начало на IX в. Най-ранното сведение за венециански търговски контакти с Египет се съдържа в разказа за това, как венециански търговци откраднали мощите на св. Марко от Александрия и ги пренесли във Венеция (828)[698].

---

[695] Пак там, 149–152, 160–166: за населението на Таранто и областта му през периода от 70те години на IX до 70те години на XI в. и за византийската провинциална администрация по тези места.

[696] Пак там, 152–160: за църковната организация в Южна Апулия.

[697] Erchemperti Historia Langobardorum Beneventanorum, cap. 80. – MGH SS I. Ed. G. Waitz, p. 264.

[698] Translatio S. Marci. – BHL 5283–84. Срв. M. McCormick. Origins of the European Economy, 238–240.

Макар от това време да има и откъслечни сведения за пътувания на венецианци до пристанища в Северна Африка, интересите на Венеция още от самото начало били насочени предимно към Източното Средиземноморие. Нещо повече: въпреки сериозното присъствие на амалфитанци в ал-Фустат/Кайро и Александрия[699], сред западните търговци в Египет в периода от X до XII в. венецианците образували най-многобройната група. След това обаче на египетския пазар венецианците били изместени от генуезците и пизанците.

Два основни фактора съдействали за безпрепятствените комуникации на Венеция с Константинопол и Източното Средиземноморие: тя била номинално част от Византия и пътищата ѝ към тези части на света не били прекъснати от чужди завоевания. Популярната в миналото теза на А. Пирен, че арабската експанзия променила основно маршрутите на морската търговия в Средиземно море[700], би могла да се отнесе по-скоро за Тиренско, отколкото за Адриатическо море, което си оставало открито за венецианските кораби. През IX и X в. венецианската търговия с Изтока процъфтявала, като Венеция служела за посредник между германските земи и Централна Европа, от една страна, и Византия и арабите – от друга[701].

Основните стоки, изнасяни от венецианците за мюсюлманския свят, били в общи линии същите, с които търгували и амалфитанците: дървен материал за строеж на кораби, метали и селскостопанска продукция. В износа на зърно Венеция била единственият реален конкурент на Амалфи. За разлика от амалфитанците, чието участие в търговията с роби било доста ограничено[702], венецианците участвали активно в този вид търговия и извличали от нея огромни печалби. Венеция била облагодетелствана и от това, че се намирала в близост до главните центрове за добиване на метална руда и дървен материал в Тоскана, Източните Алпи и Далмация.

Най-накрая, в 971 г. имперското правителство се видяло принудено да наложи ембарго на венецианската търговия с арабите. За конкретен повод послужил фактът, че по времето, когато Йоан Цимисхий бил активно ангажиран с бойни действия на Изток, венецианците продължавали да изнасят стратегически суровини и стоки за враговете на империята. В една грамота от юли 971 г., която е издадена от името на императорите Василий II, Константин VIII и Йоан Цимисхий, се забранява на венецианците да търгуват с мюсюлманите. В текста Венеция е наречена "provincia nostra", като изрично ѝ се забранява да

---

[699] За присъствието на амалфитанци в Египет вж. C. Cahen. Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^e siècle. – Archivio storico per le province napoletane, n. s. 34 (1953–1954), 3–8.

[700] H. Pirenne. La fin du commerce des Syriens en Occident. – In: Mélanges J. Bidez. Vol. II. Bruxelles, 1934 [Annuaire de l'Inst. de Philol. et d'Hist. Orient. 2], 677–687.

[701] R.-J. Lilie. Die Handelsbeziehungen zwischen Byzanz, den italienischen Seestädten und der Levante vom 10. Jahrhundert bis zum Ausgang der Kreuzzüge. – In: Kommunikation zwischen Orient und Okzident. Alltag und Sachkultur. Wien, 1994, 25–47.

[702] За амалфитанци, които през 30те години на IX в. участвали в търговията с роби, като продавали пленници-лангобарди, вж. U. Schwarz. Amalfi im frühen Mittelalter, S. 18.

изнася дървен материал за направата на кораби, с които може да се вреди на християните, а също така и мечове, копия и всякакво друго оръжие, с което да си послужат враговете на християнството[703].

През IX и X в. основна заплаха за начинанията на венецианските търговци-мореплаватели били славянските и сарацинските пирати. Трудностите за Венеция произтичали и от това, че тя често се оказвала притисната между две империи – византийската, към която формално принадлежала, и германската, с която граничела и която нерядко правела опити да я анексира. Както ще видим, този проблем бил частично разрешен, когато в 992 и 993 г. Венеция успяла да подпише договори и с двете империи: договорът, подписан с Отон III, бил по същество подновяване на договорите, които венецианците били сключили с дядото и бащата на същия император през 967 и 987 г., а договорът с Византия предоставял на венецианците търговски привилегии срещу оказани на империята услуги[704].

И все пак през IX – X в. венецианската морска търговия не успяла да достигне мащабите на амалфитанската си съперница. Вероятното обяснение за това се крие във факта, че за разлика от Венеция, където още от началото на X в. държавата започнала да налага ограничения върху търговията с арабите, а покъсно – и върху наемането на кораби, в Амалфи нямало законодателство, което да позволява на държавата да се намесва в абсолютната търговска свобода[705]. Такива ограничения за амалфитанските търговци били въведени едва от норманите след 1070 г., и то най-напред, както казахме, в търговията със зърно. Различни били и принципите на корабовладение: докато във Венеция собствеността над корабите винаги била колективна, т. е. флотът формално принадлежал на държавата и търгувал от нейно име, в Амалфи всички кораби били в частни ръце, като над тях не тегнел и някакъв лицензионен режим от рода например на този в съседния Неапол. Търговията обаче била в кръвта на венецианците и това тепърва щяло да си проличи.

Преди края на X в. няма конкретни сведения за това, какви стоки са съставлявали директният търговски обмен – доколкото е имало такъв – между Венеция и Константинопол. Може да се предположи, че поне част от венецианския внос във Византия се е състоял от роби, като това били най-вече славяни, пленени от източното крайбрежие на Адриатическо море и продадени в робство[706]. Византийската столица със сигурност е имала робско тържище, но под-

---

[703] R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille, II, 86–91, no. 49.

[704] D. M. Nicol. Byzantium and Venice, 39–40. Срв. R.-J. Lilie. Die Handel und Politik, 1–8. За политическия характер на грамотата вж. O. Tuma. Some Notes on the Significance of the Imperial Chrysobull to the Venetians of 992. – Byzantion 54 (1984), 358–366; J. Koder. Das Sigillion von 992 – eine "aussenpolitische" Urkunde? – Byzantinoslavica 52 (1992), 40–44.

[705] Така например никакъв нормативен контрол над търговията не произтича от Consuetudines Civitatis Amalfie. A cura di A. de Leone e A. Piccirillo. Napoli – Cava dei Tirreni, 1970, или от Tabula de Amalpha. A cura di V. Giuffre. Cava dei Tirreni, 1965.

[706] C. Verlinden. Venezia e il commercio degli schiavi provenienti dalle costi orientali del Mediterraneo. – In: Venezia e il Levante fino al secolo XV. Ed. A. Pertusi, I/2. Firenze, 1973, 911–929.

робностите около него не са ни известни. Не се знае например дали то е задоволявало само местните нужди от робски труд, които са били сравнително скромни[707] или подобно на другите големи тържища в Европа е подхранвало и робския пазар на халифата.

В цяла Европа през IX и X в. търговията с роби процъфтявала, като търговци от франкски, скандинавски, италиански и еврейски произход се надпреварвали да предлагат на мюсюлманските прекупвачи както пленени езичници, така и пленени християни, за да задоволяват огромния глад за роби в света на исляма[708]. Още от VIII в. венецианците били едни от най-активните участници в тази доходоносна търговия, а през IX и X в. Венеция заедно с Прага и Вердюн била едно от най-големите робски тържища в Европа и един от главните центрове за кастрация на продаваните в робство младежи.

Няма да се спираме на мерките, с които през по-голямата част от IX в. империята на Каролингите се опитвала да ограничи кастрирането и продажбата в робство на свои поданици – християни от страна на венецианците. Венеция била под крилото на Византия и тези мерки на германските владетели едва ли са имали нещо повече от пожелателен характер[709]. От друга страна, самите франки били най-големите търговци на роби в Европа. През 886 г. например се наложило на византийските власти да откупят от венецианското тържище неколцина от двестате славяни – духовни лица, ученици на Методий, които след неговата смърт били пленени от франките и продадени на търговци-евреи[710]. И накрая, Венеция не само воювала със славянските пирати от Далматинското крайбрежие, но и търгувала с тях, включително и като изкупувала придобитите при пиратските им нападения пленници, които после препродавала в робство.

Участието на венецианците в търговията с роби – и при това не само с пленени езичници, но и с християни – понякога карало метрополията да взема мерки срещу отвъдморските си поданици. Декретът на дожа Пиетро IV Кандиано от 960 г., обнародван от името на "римския император" и забраняващ на венецианците да търгуват с роби, вероятно е бил издаден в отговор на предприети от Византия мерки. Интересното е, че същият декрет на дожа забранява на венецианските кораби да превозват и "стоки на евреите"[711]. Дали въпросните "стоки" не са били поробени славяни, които евреите търговци изкупували от

---

[707] За наличието на роби в Константинопол през X в. свидетелства например житието на св. Василий Нови: вж. Χρ. Γ. Ἀγγελίδη. Δοῦλοι στὴν Κωνσταντινούπολη τὸν 10ο αἰ. Ἡ μαρτυρία τοῦ Βίου τοῦ ὁσίου Βασιλείου τοῦ Νέου. – Σύμμεικτα, 8 (1995), 33–51.

[708] За мащабния характер на търговията с роби през IX и X в. вж. M. McCormick. Origins of the European Economy, 759–777.

[709] Пак там, 764–765.

[710] П. А. Лавров. Жития св. Наума и служба ему. – Известия Отделения русского языка и словесности, XII/4 (1907), 3–7. Вж. И. Дуйчев. Пространно гръцко житие и служба на Наум Охридски. – В: Същият. Проучвания върху средновековната българска история и култура. София, 1981, 174–192, вж. по-спец. с. 175.

[711] R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille, vol. II, 70–74, no. 41: текстът на този декрет е запазен в ръкопис от XIV в.

франките и използвайки венециански кораби за транспорт, откарвали за продан на тържищата в Леванта? Или тук става дума за по-широк кръг от стоки, в търговията с които евреите се явявали конкуренти на християните на средиземноморските пазари? Наличните извори засега не предлагат отговори на тези въпроси.

Що се отнася до венецианците, те търгували с евреите от съседните им франкски земи. От друга страна обаче, те се опитвали да елиминират по нетърговски път конкуренцията от страна на евреите както във Византия и Близкия изток, така и в източнофранкското кралство. Така например актите на поместния църковен събор в Ерфурт от 932 г. споменават за едно писмо на дожа на Венеция Пиетро II Кандиано и патриарха на Градо (или Нова Аквилея) Марин до краля на източните франки и херцог на Саксония Хенрих I (919 – 936). В писмото, чието съдържание е предадено в актите на Ерфуртския събор, се описват станалите малко преди това сблъсъци между християни и евреи в Ерусалим; споменава се молбата за помощ на ерусалимския патриарх до Константинопол и последвалият опит на император Роман I Лакапин да покръсти евреите във Византия. Писмото на венецианците завършва с молба Хенрих I да принуди евреите в кралството си също да се покръстят. Ако те откажели да сторят това, кралят трябвало да заповяда "кръстният знак върху което и да е изделие от метал, плат или друг материал да не докосва нечистите им ръце"[712]. С други думи, ако откажели да приемат християнството, евреите не трябвало да получават митнически печати върху стоките си, с което практически се целяло спирането на техния внос и износ.

Споменатият по-горе декрет на Пиетро IV Кандиано от 960 г. съдържа и още една забрана, която свидетелства за допълнителните печалби, които венецианците си докарвали при пътуванията си до Константинопол. Става дума за неоторизираното разнасяне на писма между германските земи и византийската столица, с което се вредяло на официалната политика на Отоните спрямо Византия. "За да не се причинява зло на родината" и най-вероятно под силен германски натиск, дожът постановил, щото "на никой венецианец и през ум да не му минава да пренася каквото и да е писмо било от Лонгобардия, било от Бавария, било от Саксония, било от някои други части [на Отоновата империя] до Константинопол, нито до императора, нито до някой друг грък"[713]. Който нарушел забраната, трябвало да заплати астрономическата глоба от 5 литри злато; а който не можел да плати глобата, щял да заплати с живота си или с някой от крайниците си и цялото му имущество щяло да бъде конфискувано в полза на държавата; освен това, нарушителят щял да бъде отлъчен от църквата и анатемосан от епископа, след което щял да гори в Ада заедно с безбожния Юда, предателя на Исус Христос, Бога наш. Под документа стоят подписите на

[712] MGH Concilia VI, 1.113–114.
[713] R. Cessi. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille, vol. II, p. 71.

свидетелите – представители на всички благороднически фамилии във Венеция[714].

Фактът, че недоволни поданици на Отон I използвали услугите на венецианците, за да изпращат писма до Константинопол, показва, че в средата на X в. венецианците имали напълно свободен достъп до имперската столица и често пътували дотам. От друга страна, макар през IX и по-голямата част от X в. венецианските търговци да пътували до Константинопол и Близкия изток, основната част от начинанията им все още се ограничавала до северната част на Адриатическия басейн, до линията Пула – Равена. Затова и всички мерки на дожовете от фамилията Кандиано били насочени към гарантиране на сигурността на морския трафик именно в този район. Към края на X в. икономическата експанзия на Венеция в Адриатика довела до разширяване на търговията ѝ на юг и фактически стигнала до линията Котор – Гаргано. Политиката на дожовете от фамилията Орсеоло вече била насочена към превръщането на Венеция във велика сила в района на Адриатика.

При последния дож от фамилията Кандиано Венеция се била сближила прекалено много със съседната империя на Отоните. Самият Пиетро IV Кандиано бил женен за племенница на императрица Аделаида, вдовицата на Отон I. Това опасно сближаване било следено с тревога от византийските власти. Но едно кърваво въстание на гражданите на Венеция през 976 г. довело до гибелта на въпросния дож и малолетния му син[715]. Властта преминала в ръцете на фамилията Орсеоло, която била главна съперница на Кандианите. Това обаче не тряло дълго. Завърналият се от изгнанието си при Отон II Витале Кандиано, син на убития дож от първия му брак, взел властта, но само за няколко месеца.

После властта преминала в ръцете на Трибуно Менио (979 – 991) – зет на убития Пиетро Кандиано, който обявил пълна амнистия за всички напуснали Венеция по време на кървавите събития от 976 г. Последвало масово завръщане на изгнаници, но това само усложнило ситуацията. Образували се две противникови партии – начело на едната партия стояла влиятелната фамилия Морозини, която търсела подкрепата на Византия, а начело на другата партия била фамилията Колоприни, която разчитала на германска подкрепа. В един момент изглеждало, че Венеция е на път да стане васал на Отон II. Но в 991 г. дожът Трибуно Менио решил да възстанови контактите си с Византия и дори изпратил сина си Маурицио в Константинопол, за да получи имперски титул от Василий II. Наскоро след това обаче самият дож се разболял от малария и бил принуден от "венецианския народ" да се оттегли в манастир, където умрял[716]. Тогава, според Йоан Дякон, венецианците най-накрая разбрали, че трябва да прекратят борбите помежду си, и избрали за дож Пиетро, син на абдикиралия в

[714] Пак там, 72–74.
[715] E. Eickhoff. Kaiser Otto III, 328–330.
[716] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum IV, 29 (ed. Berto), p. 176.

978 г. Пиетро Орсеоло. Макар и да бил само трийсетгодишен, той не отстъпвал по качества на известния си и благороден баща[717].

Пиетро II Орсеоло (991 – 1008) бил убеден, че без търговия Венеция не би могла да оцелее. Но едновременно с това той осъзнавал, че търговията изисква както добри отношения с външния свят, така и мир у дома. Той предприел решителни действия и в двете насоки. Наскоро след като бил избран, новият дож приел във Венеция пратеничества от Египет, Сирия и Сицилия, а също и от Константинопол и от Свещената Римска империя. Йоан Дякон отбелязва тази негова инициатива като голям дипломатически успех[718]. Пряк резултат от нея били както хрисовулът на Василий II и Константин VIII от 992 г., така и договорът с Отон III от 993 г., който по същество подновявал привилегиите, дадени на венецианските търговци от предишните двама императори от тази династия. Сега на венецианските търговци се давала възможност безпрепятствено да оперират в един доста обширен район[719].

За сигурността на венецианската морска търговия в Адриатика допринесла и експедицията, която Пиетро II Орсеоло изпратил срещу нарентаните през май 1000 г. и която успяла окончателно да елиминира заплахата от славянското пиратство. Йоан Дякон, който дълги години вярно служил на споменатия дож, описва в подробности събитията, свързани с това начинание. И така засилилата се в самия край на X в. Пагания, която била част от княжество Неретва (или Нарента), представлявала сериозна заплаха за морския трафик в Адриатика. За да предпазят корабите си от нападения, венецианците се съгласили да плащат трибут на нарентаните. Нападенията обаче не секнали, а напротив – в 997/98 г., по време на експедиция срещу Зара (дн. Задар), нарентаните дори взели заложници от този град. Ответният удар дошъл не от Византия, а от Венеция, на която империята дала около 1000 г. правото да упражнява dominium над Адриатика, т. е. да поддържа реда в Адриатическия басейн, като прибягва и до употреба на сила. Експедицията, изпратена от Пиетро II Орсеоло срещу нарентаните, завършила с успех. Самият дож, след като триумфално влязъл във Венеция като древноримски император, започнал да се титулува Veneticorum et Dalmaticorum dux. Този титул на Пиетро II по-късно бил признат и от Рим, и от Константинопол, а след това – и наследен от сина му Джовани Орсеоло (*вж. фиг. 10*).

Някои учени разглеждат споменатата експедиция на Пиетро II Орсеоло като акция, която била съгласувана от венецианците с имперското правителство и проведена като част от антибългарската кампания на Василий II[720]. Повъзможно е обаче далматинската експедиция да е била успешен ход на Венеция, предприет в момент, когато империята не би могла да ѝ се противопостави.

---

[717] Пак там, IV, 30, с. 176.

[718] Пак там, IV, 31, с. 176.

[719] M. Tangheroni. Commercio e navigazione nel Medioevo, 148–149.

[720] G. Ortalli. Petro II Orseolo. Dux Veneticorum et Dalmaticorum. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille. Secoli di vicende comuni [Atti del convegno di studio. Venezia, 6 ottobre 2000]. A cura di N. Fiorentin. Canova–Treviso, 2002, 13–28; I. Goldstein. Il mondo slavo e l'impero bisantino tra il X e l'XI secolo. – In: Ibid., 29–38; L. Margetić. Le carattere della spedizione orseolana in Dalmazia. – In: Ibid., 53–61.

Целта на този ход вероятно е била да се обезопаси за венецианските кораби средната част на Адриатика, да се сложи ръка върху онази част от Далмация, която се намирала под номинална византийска власт, и не на последно място, да се направи още една крачка по пътя към еманципацията на Венеция от Византия. В полза на тази хипотеза говори и фактът, че веднага щом подчинил България, Василий II обърнал поглед към Северозападните Балкани (*вж. фиг. 11*). Той окупирал Рашка, Босна, Вътрешна Далмация и Адриатическото крайбрежие чак до т. нар. Горна Далмация[721], като така поне за известно време лишил хърватите и венецианците от възможността да установят властта си по тези земи. Византийската тема Далмация била формално възстановена[722].

Далматинската експедиция от на Пиетро II Орсеоло от лятото на 1000 г. довела и до това, че епископските центрове на Истрия били поставени под юрисдикцията на патриарха на Градо – познатия ни Витале Кандиано, син на Пиетро IV Кандиано. От една страна, това довело до откъсване на тези земи от духовното влияние на Константинопол и до трайното въвличане на Далмация в орбитата на западното християнство. От друга страна обаче, нито германският император Отон III, нито папа Силвестър II (999 – 1003) бил доволен от това развитие на нещата. Папата бил разтревожен от това, че въпросните епархии били предадени под властта на неговия венециански съперник. От двора на Отон III пък с неудоволствие констатирали, че крайморски територии, които формално принадлежели на Византия, но към които германските владетели имали претенции още от времето на Карл Велики, сега де факто попадали под властта на Венеция[723].

За чест на венецианците обаче трябва да отбележим, че те продължили да признават, че Далмация остава под номиналната власт на Византия. Макар сега Пиетро II Орсеоло да се титулувал "дук на Далмация", той не изпратил свои наместници в далматинските градове, които продължили да се управляват по старому, а по време на богослужение в техните църкви името на василевса се споменавало преди името на венецианския дож. Самият дож провеждал умела политика на лавиране между двете империи. Изплашен от възможността окончателно да изгуби влиянието си над северната част на Адриатика, младият император Отон III, който наскоро официално бил преместил столицата си в Рим, се решил в 1001 г. на тайна визита във Венеция. Описанието на това, как е била организирана и проведена тази визита, е достойно за приключенски роман. В събитията взел дейно участие самият Йоан Дякон – доверено лице на дожа. Докато се намирал в Северна Италия, германският император казал на свитата си, че желае да се усамоти за три дни в абатството Помпоза. Но когато пристигнал там, императорът наредил на монасите да не казват къде е и през нощта с кораб заминал тайно за Венеция. Пристигайки призори на другия ден на едно островче във венецианската лагуна, той с друг кораб и с помощта на Йоан Дякон тайно се добрал до една кула в двореца на дожите, където се срещнал с Пиетро

[721] F. Šišić. Letopis Popa Dukljanina. Beograd–Zagreb, 1928, p. 344.
[722] J. Ferluga. L'amministrazione bizantina in Dalmazia. Venezia, 1978, 191–204.
[723] H. Kretchmayr. Geschichte von Venedig. Bd. I. Gotha, 1905, S. 137.

Орсеоло[724]. Йоан Дякон не съобщава какви договорености са били постигнати на тази среща. Твърде вероятно е да са били договаряни сфери на влияние в Адриатика.

Междувременно Василий II си давал сметка за опитите на германския император да му отнеме Венеция. Вероятно като контрамярка на растящите имперски претенции на Отоните византийците се решили на хитър дипломатически ход – да привлекат младия Отон III в своята орбита, като му предложат брак с византийска принцеса. Когато обаче пристигнала в Бари, Зоя, дъщерята на съимператора Константин VIII, узнала, че годеникът ѝ бил починал още през януари 1002 г., и веднага потеглила назад към дома. Самият дож побързал да изпрати в Константинопол делегация, за да изкаже съболезнования на двамата византийски имератори, като – едновременно с това – незабавно декларирал и подкрепата си за следващия германски император, Хенрих II Баварски (1002 – 1024). Жестът му към германския двор бил незабавно възнаграден. През ноември 1002 г. Пиетро II Орсеоло получил грамота, в която е наречен "дук на Венеция и Далмация" и която потвърждавала всички търговски привилегии, дадени на венецианците от предишните германски императори[725].

Докато ставали всички тези събития, Пиетро II Орсеоло продължавал да утвърждава властта на Венеция над Адриатика. През септември 1002 г., само две години след успешната си далматинска експедиция, той се притекъл на помощ на обсадения от сицилианските араби град Бари. По това време Византия още била заета с войни по всички фронтове – и на Балканите, и в Близкия изток, така че Южна Италия била оставена да се защитава сама от опасностите, които я дебнели отвсякъде, а именно – вътрешните размирици, нападенията на сицилианските араби, нашествията на германските императори[726]. От май до септември на 1002 г. Бари бил обсаждан по суша и море от множество сарацини; градът бил защитаван от имперския катепан Григорий, който накрая се видял принуден да потърси помощ от венецианския дож. По думите на Йоан Дякон, венецианските кораби успели да пробият блокадата и след тридневна битка, на 6 септември 1002 г., това "най-нечисто племе" сараците напуснали полесражението в тишината на нощта[727]. Венецианската победа при Бари направила огромно впечатление на съвременниците[728], а в пещерата на едно островче край Бари, Изола дел Фаро, и днес може да се види графит, надраскан вероятно от някой горд венецианец. Надписът съобщава, че дожът Пиетро Орсеоло се сражавал лично начело на флот от сто кораба; битката започнала на 3 септември; дожът убил мнозина от враговете, а други обърнал в бягство[729].

---

[724] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum IV.57–60 (ed. Berto), 198–200.

[725] H. Kretchmayr. Geschichte von Venedig, I, 134–135.

[726] G. Ravegnani. L'Italia bisantina al tempo della spedizione orseolana in Dalmazia. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille, 39–51.

[727] Giovanni Diacono. Historia Veneticorum IV.66 (ed. Berto), 202–204.

[728] Lupus Protospatharius, *anno* 1002; Annales Barenses, *anno*1003. – In: W. J. Churchill. The *Annales Barenses* and the *Annales Lupi Protospatharii*. Critical Edition and Commentary. PhD Diss. Unversity of Toronto, 1979, p. 117, 132.

[729] G. Ravegnani. L'Italia bisantina al tempo della spedizione orseolana in Dalmazia, 25–26.

Така в началото на XI в. Венеция окончателно се утвърдила като велика сила в Адриатика. Морето било разчистено от славянските и сарацинските пирати, които преди това застрашавали нейните кораби. Сега нарасналата мощ на Венеция практически превръщала Адриатика във венецианско езеро[730]. Но в същото време Венеция все още била длъжна да се съобразява с имперските интереси в тази част на света. Нещо повече, Византия успяла да запази номиналната си власт над източния бряг на Адриатическо море почти до края на единайстото столетие. Жестът на Пиетро Орсеоло от септември 1002 г. пък за сетен път показал на Византийската империя, че Венеция продължава да държи на отношенията си с нея[731].

Василий II също искал да покаже, че държи на връзките си с Венеция, и поканил сина на дожа в Константинопол. За там заминал по-младия син на Пиетро II Орсеоло. Във Византия младежът бил оженен за местна аристократка, която му донесла и подобаваща зестра. Недълго след завръщането си във Венеция младата двойка и тяхното детенце били покосени от смъртоносна болест. Латинските църковни автори по-късно щели да пишат, че смъртта им била израз на Божия гняв, предизвикан от превзетите маниери и начин на живот на византийката[732]. Самият дож преживял тежко смъртта на по-малкия си син и неговото семейство и се оттеглил от властта. Не се знае какви биха били съдбините на Италия, ако Пиетро Орсеоло беше останал още известно време на власт и ако Василий II беше успял да осъществи замисляната реконкиста на Сицилия. Но императорът умрял през 1025 г. по време на подготовката на антисарацинската си експедиция. И Пиетро II Орсеоло, и Василий II били способни и енергични владетели, но сега тяхната епоха вървяла към своя край.

След като поел властта, Отоне Орсеоло – по-старият син на Пиетро II, който бил кръстен на германския император Отон III – започнал политика на облагодетелстване на своите роднини, която настроила венецианците срещу него. Роля за нарастване на напрежението във Венеция имал и новият германски император Конрад II (1024 – 1039), чието протеже патриархът на Аквилея се стремял да подчини съперника си – патриарха на Градо, и да заграби богатствата на неговата патриаршия. Междувременно Отоне Орсеоло бил арестуван от съгражданите си, позорно остриган, облечен в монашеско расо и изпратен в Константинопол. В отговор на това унижение на дожа – съюзник на Византия, император Роман III (1028 – 1034) временно оттеглил даденте на венецианците търговски привилегии. Но и германският император не бил доволен от ставащото във Венеция, тъй като все още влиятелната фамилия Орсеоло успяла да свали

---

[730] A. Carile. La presenza bizantina nell'Alto Adriatico fra VII e IX secolo. – Studi Jesolani. Udine, 1985, 107–129; A. Guillou. La presenza bizantina nell'arco Adriatico. – In: Aquileia nella "Venetia et Histria". Udine, 1986, 407–421.

[731] G. Schlumberger. L'épopée byzantine à la fin du dixième siècle. Vol. II. Paris, 1905, 307–322.

[732] Petri Damiani Opuscula varia. – PL 145, col. 144.

избрания след Отоне Орсеоло дож, който се ползвал с протекциите на Конрад. Не след дълго за дож на Венеция бил избран богатият търговец Доменико Флабианико (1032 – 1043)[733]. Така династията на Орсеолите окончателно слязла от историческата сцена.

Новият венециански дож Флабианико официално се титулувал имперски протоспатарий, но на практика поддържал редки и чисто формални контакти с Византия. Над двустранните отношения вероятно продължавали да тегнат последиците от позорното сваляне от власт на Отоне Орсеоло. Венеция обаче започвала да си дава сметка, че това вреди преди всичко на нейните търговски интереси. На фона на нарастващите претенции на германските императори за Византия също било крайно неизгодно да изгуби Венеция. Признак за настъпилото затопляне в отношенията между Византия и Венеция бил по-високият титул – anthypatos и magistros, който бил даден от империята на следващия дож Доменико Контарини (1043 – 1070)[734]. След падането на Орсеолите обаче в самата концепция за властта във Венеция била настъпила промяна и в бъдеще нито един дож не прибегнал до византийската практика държавният глава да кооптира собствения си син във властта, като го обяви за свой съуправител.

Последната фаза от утвърждаването на венецианското господство над Адриатика е свързана с борбата на Византия срещу норманите. След като превзел византийска Южна Италия и мюсюлманска Сицилия, "дукът на Апулия и Калабрия", както сега се титулувал Робер Гискар, насочил погледа си към Балканите и Константинопол. Като не била в състояние ефективно да му се противопостави, Византия в лицето на своя император Михаил VII (1071 – 1078) се съгласила да номинира норманския вожд за защитник на интересите на империята на запад. Императорът се обърнал и към папа Григорий VII (1073 – 1085) с предложение за преодоляване на схизмата от 1054 г. и за признаване от византийска страна на върховенството на Папството. В замяна Михаил VII се надявал на военна помощ от Запада в борбата му със селджушката заплаха от изток. Зарадван на предложението на византийския император, през 1073 г. папата изпратил в Константинопол като свой легат патриарха на Нова Аквилея Доминик. Патриаршията на Градо най-накрая била спечелила борбата за признание със съперника си Аквилея и под името Нова Аквилея в 1053 г. била определена от папа Лъв IX за митрополия на Истрия и цяла Венеция. На практика Нова Аквилея представлявала патриаршия на Венеция. И така благоприятният доклад на завърналия се от мисията си Доминик станал причина Григорий VII да обещае, че ще събере голяма армия на Запад и лично ще я предвожда в битките за изгонването на неверниците селджуци от Мала Азия[735].

Пет години по-късно обаче Михаил VII бил свален от престола и мястото му било заето от Никифор III Вотаниат (1078 – 1081). Папа Григорий VII гледал

---

[733] H. Kretchmayr. Geschichte von Venedig, I, 144–148.
[734] R. Cessi. Venezia Ducale. Vol. II/1. Venezia, 1965, p. 37.
[735] H. Kretchmayr. Geschichte von Venedig, I, S. 446.

на него като на узурпатор на императорската власт и побързал да го отлъчи от църквата. Норманите пък били ядосани от това, че новият византийски император се отметнал от ангажиментите, които бил поел към тях неговият предшественик. През юли 1080 г. Робер Гискар получил благословията на Григорий VII за свещена война срещу "узурпатора" Никифор III. Този развой на събитията никак не се харесал на венецианците. Те били станали свидетели на решителните действия на норманския флот в Южна Италия и Сицилия и се ужасявали от мисълта, че норманите биха могли да установят господството си над Адриатика и да контролират пътищата към Константинопол. Затова Венеция решила да застане на страната на Византия.

В действителност Венеция вече била въвлечена във войната срещу норманите. Непосредствен повод за това била станала експедицията от 1074 г. на един норманski граф, Амико от Джовинацо, който нападнал Северна Далмация и завладял градовете Сплит, Трогир, Задар, Биоград и Нин. Предполага се, че норманите дори отвлекли Петър Крешимир, краля на Хърватия. Четири далматински града започнали да се подчиняват на норманите и да участват със свои моряци в операциите на норманския флот. Византия не била в състояние да предприеме успешни контрамерки, затова инициативата била поета от Венеция. Нейният дож Доменико Силвио (1070 – 1084) провел впечатляваща военна операция по Далматинското крайбрежие. Норманите били прогонени, а редът – възстановен. През февруари 1075 г. дожът извикал при себе си представителите на четирите далматински града, които се били подчинили на норманите, и ги накарал да се закълнат, че никога повече няма да допуснат норманите или които и да е други чужденци да стъпят на тяхна земя[736]. Документът, отразил това събитие, свидетелства за новото самочувствие на венецианците: Доменико Силвио с гордост се е подписал с византийския си титул – имперски proedros, но иначе византийският протокол не е спазен, тъй като не се споменава името на управляващия император и документът не е датиран по годината на неговото управление, с месец и индиктион[737].

Епизодът с норманския граф, нападнал Хърватия, се оказал преамбюл към норманската офанзива за завладяване на Балканите. Моментът за нападението бил добре избран. Империята била изпаднала в хаос, а вече доста възрастният Никифор III не можел да усмири съперничеството, избухнало между желаещите да го наследят на трона. Най-накрая, през март 1081 г. Византия се сдобила с нов император – Алексий I Комнин (1081 – 1118). Той преценил, че за момента от двете злини – селджуците и норманите, вторите представлявали по-голяма опасност за неговата държава. Затова, след като сключил примирие със селджушкия султан през юни 1081 г., Алексий Комнин обърнал поглед на запад.

---

[736] D. Mandić. Gregorio VII e l'occupazione veneta della Dalmatia nell' anno 1076. – In: Venezia e il Levante fino al secolo XV. Ed. A. Pertusi, I/2. Firenze, 1973, 453–471.

[737] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, 41–43, no. XXI. Срв. J. Ferluga. L'amministrazione bizantina in Dalmazia, 240–241; A. Pertusi. L'imperio bizantino el'evolvere dei suoi interessi nell' alto Adriatico. – In: Le origini di Venezia. Firenze, 1964, 57–93, вж. по-спец. с. 61.

В стремежа си да окаже отпор на норманите императорът се надявал преди всичко на помощ от Венеция, чийто флот бил в далеч по-добро състояние от този на Византия. Освен това, венецианците не били наемници, на които трябвало да се плаща от изпразнената хазна, а – поне на теория – били имперски поданици, макар самите те да не мислели така. Венеция от своя страна вече била направила своя избор. За нея било жизнено важно да се отстрани норманската заплаха от Адриатика, за да могат корабите ѝ безпрепятствено да плават до Константинопол и Леванта и обратно.

Няма да се спираме на събитията, които последвали в резултат от сблъсъка между норманите, от една страна, и византийците и венецианците – от друга. Те са добре известни[738]. За услугите, които техният флот оказал на империята, венецианците получили от Алексий Комнин хрисовул. За точната дата на издаването на документа се спори[739], но в случая по-важно е неговото съдържание. Това е харта с подробно дефинирани права и привилегии на венецианските търговци, която послужила за правна основа на бъдещата венецианска колониална империя в Леванта и за прототип на всички хрисовули, които венецианците получили от византийските императори през следващите сто години.

С хрисовула на Алексий Комнин на венецианските търговци се давало правото да основават на имперска територия свои колонии, които да се ползват с екстериториален статут. В сърцето на империята, на Златния рог, венецианците получавали известен брой сгради, една църква и три дока. Освен това, венецианските търговци получавали правото да притежават собствени складове във всяко византийско пристанище и както впоследствие се оказало, с изключение на Крит и Кипър – да не плащат мита на пазарите в границите на Византия. Амалфитанските им съперници били сведени до положението на хора, принудени да плащат трибут на венецианците[740]. Жалко е, както отбелязва Д. Никол, че не е запазен гръцкият оригинал на този хрисовул: вероятно той е съдържал и някакъв списък на задълженията, които венецианците от своя страна поели спрямо империята. Но така или иначе те получили търговски монопол, санкциониран от императора и гарантиран за вечни времена[741].

Обективно погледнато, за сигурността на венецианското корабоплаване и търговия спомогнала и споменатата вече морска реконкиста, проведена с решаващото участие на генуезците и пизанците. Бил сложен край на господството на мюсюлманите над Централното и Западното Средиземноморие, рязко

---

[738] D. Nicol. Byzantium and Venice, 54–67; G. Ostrogorsky. History of the Byzantine State, 358–359; P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 171–173; Х. Матанов. Средновековните Балкани, 145–148.

[739] За споровете около датата на хрисовула на Алексий Комнин вж. библиографията, цитирана у: D. Nicol. Byzantium and Venice, p. 60, note 1.

[740] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, 51–54, no. XXIII.

[741] D. Nicol. Byzantium and Venice, 60–61.

намалели експедициите за лов на хора, които да бъдат продавани в робство, а християните мореплаватели се почувствали по-сигурни в открито море. Като че ли най-облагодетелствани от успешното приключване на християнската контраофанзива в Средиземно море се оказали трите изгряващи морски републики – Венеция, Генуа и Пиза. Морските пътища вече били напълно открити за техните кораби, отвъдморската им търговия процъфтявала. Твърде скоро обаче съперничеството между тях щяло да прерасне в ожесточена борба за пазари и търговски привилегии[742]. Още отначало за възпросното съперничество допринесла и самата Византия. Както отбелязва Х. Матанов, Алексий I Комнин избрал пътя на даване на привилегии срещу военни услуги на венецианците, а малко след това – и на пизанците, като по този начин реално съдействал съперничеството между италианските градове да се пренесе на византийско-балканска почва[743].

Що се отнася до запазването на венецианското господство в Адриатика, тук би трябвало да спомена накратко и далматинските градове, които в хода на XI в. се стремели да запазят и разширят автономията си, като за целта лавирали между двете сили – Венеция и Византия. Още през 20те години на столетието империята се била опитала да се възползва от слабостта на Венеция, която по това време била разтърсена от събитията около свалянето от власт на Отоне Орсеоло и на неговия наследник. В този труден за венецианците момент имперската дипломация насочила усилията си към възстановяване на византийското влияние в Далмация. Приорът на Задар, който бил един от градовете, въвлечени във венецианската сфера на влияние, си възвърнал позициите на представител на далматинските градове пред имперското правителство. През 30те години на XI в. той отново се споменава с някогашния си титул "стратег на Далмация", а към 60те години на столетието вече бил издигнат в ранг на катепан или дук на катепаната Далмация[744].

Опитите на Византия да възстанови влиянието си в Далмация обаче не довели до прекратяване на общата тенденция самоуправлението на тамошните градове да се засилва. Това най-ясно проличава от случая с Рагуза (дн. Дубровник). Вместо да се поддадат на натиска на Венеция, гражданите на Дубровник предпочели да укрепват автономията си, залагайки на връзките си с Византия. Така по някое време между 1024 и 1030 г. Дубровник и околията му били отделени от тема Далмация в самостоятелна тема Рагуза. Новият темен стратег бил назначаван от правителството в Константинопол и както изисквали установените в провинциалната администрация правила, не бил местен човек. Дубровник започнал да участва и в операциите на имперския флот. Едновременно с това обаче с папска була от 1022 г. Дубровник бил издигнат в ранг

---

[742] За конкуренцията между венецианци, пизанци и генуезци в Константинопол от XII в. нататък вж. M. Balard, A. E. Laiou, C. Otten-Froux. Les Italiens à Byzance [Série Byzantina Sorbonensia 6]. Paris, 1987.

[743] Х. Матанов. Средновековните Балкани, с. 157.

[744] Пак там, 146–147.

на архиепископия, като юрисдикцията му над някои крайбрежни територии била оспорвана от архиепископа на южноадриатическия град Бар (гр.: Antibaris). В Дубровник се формирало и силно търговско съсловие. Въпреки че през XI в. градът още не бил станал комуна със съответните институции и градски статут, той вече имал развито самоуправление[745].

В процеса на превръщането си във велика сила в Адриатика Венеция трябвало да се справя и с Хърватия. В края на X и началото на XI в. самата хърватска държава била в трудна ситуация. Тя била притисната между засилващата се Унгария, нарастващата венецианска мощ в Адриатика, която водела и до все по-големи претенции на Венеция спрямо далматинските градове, и съвсем не на последно място – страховития българо-византийски конфликт, обхванал почти целите Балкани. В тази ситуация в края на X в. Стефан Държислав потърсил съюза на Василий II и в резултат получил имперския титул patrikios, като заедно с това бил признат от империята за "епарх на Далмация". Самият Стефан Държислав починал в 997 г., а цялото следващо столетие чак до началото на XII в. било белязано с непрекъснати опити на венецианците да се намесват в работите на Хърватия, включително и в междуособните борби около наследяването на хърватския трон. Хърватските владетели, от своя страна, променяли политиката си спрямо Венеция в зависимост от интересите си за момента. Понякога те провеждали яростна антивенецианска политика, като дори се съюзявали с пирати срещу венецианските интереси или се опитвали да намалят венецианското влияние, ограничавайки привилегиите на венецианските търговци в своите земи. Друг път те търсели помощта на венецианските дожове в стремежа си да си възвърнат трона, изпращайки дори синовете си като заложници във Венеция. Водени от желанието си да измъкнат Хърватия от сферата на венецианското влияние и да я привлекат на своя страна, в сложните венециансko-хърватски отношения от време на време се намесвали и византийците.

Едва в третата четвърт на XI в. Хърватия успяла да се еманципира и от Венеция, и от Византия. Това станало при управлението на Петър IV Крешимир (1058 – 1075), който бил по майка венецианец и умело се възползвал както от кризата в империята през 60те – 70те години на века, така и от нарастващите венециансko-византийски противоречия. В 1069 г. Петър IV Крешимир бил признат от Византия за официален неин представител в тема Далмация, а катепанът на темата, чието седалище било в Задар, трябвало да се подчинява на хърватския крал. Така Хърватия си възвърнала позициите, които ѝ били отнети от Венеция. Едновременно с това обаче Хърватия се откъсвала все повече от византийското духовно влияние и бивала въвлечена все по-дълбоко в сферата на западното християнство. За това свидетелстват и решенията на двата църковни събора в Сплит – от 1064 и 1074 г., които били насочени срещу славянското богослужение в хърватските земи[746].

---

[745] Пак там, 147–148.
[746] Пак там, 148–154.

Но да се върнем на Венеция и да кажем няколко думи за експанзията ѝ в южната част на Адриатика. Към края на XI в. с разширяването на своята търговия по Адриатическото крайбрежие и във вътрешността на Балканите венецианците, изглежда, са започнали да използват и Via Egnatia – до онзи момент главен маршрут на амалфитанската търговия, която вървяла от Константинопол за Италия. В полза на това говори присъствието на амалфитанци и венецианци в Дирахион – вратата на италианската презморска търговия с Балканите. Според Лупус Протоспатарий през януари 1082 г. Робер Гискар превзел Дирахион, който му бил предаден от някакви венецианци[747]. Ана Комнина описва малко по-подробно събитията, довели до превземането на града от норманите:

> Хората в този град били, както казах, преселници от Амалфи и Венеция. Когато те научили за бедите на императора [Алексий Комнин], за дадените огромни жертви и за смъртта на толкова изтъкнати войни, да не споменаваме пък оттеглянето на флотите и решението на Робер да поднови обсадата на следващата пролет, те напълно преосмислили собственото си поведение. Как да спасят себе си и да избегнат повторението на такива беди? Те се събрали да обсъдят това. Всеки изразил собственото си мнение и, като не могли да постигнат съгласие, решили да преодолеят разногласията като се подчинят на Робер и му предадат града[748].

По думите на Ана, след като било решено Дирахион да бъде предаден на Робер Гискар, един амалфитанец отворил пред него портите на града. Според друга версия, предадена от хроникьора на норманските завоевания Гийом от Апулия, градът бил предаден от някой си Доминик, който бил венецианец[749]. От казаното дотук се вижда, че към началото на 80те години на XI в. в Дирахион е имало амалфитанска и венецианска колония. Според П. Стивенсън обаче, броят на нейните членове е силно преувеличен от Ана Комнина – те едва ли са били толкова много, че сами да съставят съвет и да решат съдбините на града[750]. Така или иначе наличието на амалфитанци и венецианци в Дирахион идва да подкрепи нашата теза, че по онова време не само търговците от Амалфи, но и колегите им от Венеция са използвали маршрута, свързващ Адриатика с вътрешността на Балканите и Константинопол. Подкрепа на тази теза намираме и във вече цитираното сведение от 60те години на XII в., според което на венецианските търговци, пренасящи скъпи, но сравнително леки стоки, се препоръчва да използват Егнатиевия път.

И така през третата четвърт на единайстото столетие Венеция вече била установила присъствието си по продължение на цялото източно крайбрежие на Адриатическо море. Събитията от 80те години на XI в. ѝ помогнали да запази позициите си дори и в най-южните му части. През първите четири десетилетия

---

[747] Lupi Protospatharii annali (ed. G. Weitz). – MGH SS V (Hannover, 1844), p. 61.

[748] Anne Comnène. Alexiade. II. 7 (éd. B. Leib). Срв. E. R. A. Sewter. The Alexiad of Anna Comnena. Harmondsworth, 1969, p. 155.

[749] Guillaume de Pouille. La Gesta de Robert Guiscard (éd. Mathieu), p. 228.450–466.

[750] P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, p. 169.

на следващия XII в. обаче на нея ѝ се наложило да защитава господството си над Адриатика, преодолявайки съперничеството на една наскоро появила се в региона сила – Унгария[751]. Това обаче е друга тема, която излиза извън хронологическия обхват на нашето изследване.

От направения преглед на събитията, довели до установяването на венецианска хегемония в Адриатика, се вижда, че Венеция изминала нелек път в процеса на утвърждаване на своето господство в региона. Още от IX в. тя била принудена да лавира между две империи – византийската и германската, като в същото време постепенно разширявала сферата на своето влияние. Отначало то било ограничено само до северните части на Адриатика, след това обхванало средните и накрая – южните части на Адриатическия басейн. Това бил процес, който продължил около две столетия. В хода на тези събития на венецианците им се наложило да преодоляват и ред допълнителни трудности. Например периодът от VIII до края на X в. бил белязан от борбата им срещу сарацинското и най-вече срещу славянското пиратство, което издигало пречки пред тяхната морска търговия. През XI в. венецианските амбиции за доминация се натъкнали и на други фактори, а именно – увеличаващата се автономия на южнодалматинските градове, засилващите се претенции по отношение на Далмация от страна на хърватските владетели, умелата намеса на византийската дипломация в сложните венецианско-хърватски отношения и от началото на XII в. нататък – застрашително нарастващата мощ на Унгария.

Венецианците обаче успявали умело да се възползват както от географското си положение, така и в немалко случаи от противоречията между своите партньори и съперници. Още през X в. Венеция се превърнала в основен посредник в търговията между Византия и земите отвъд Алпите. От друга страна, ранната поява на венецианци в Близкия изток – в началото на IX в. – била симптоматична за последващата ориентация на венецианската търговия. За разлика от основния си съперник през IX – XI в., амалфитанската търговия, венецианската търговия не се насочила към пристанищата на Северна Африка, а още от самото начало се съсредоточила върху Константинопол и Леванта. Пак за разлика от Амалфи, Венеция не се посвенила да се впусне в мащабна търговия с роби и извлекла от нея огромни печалби. Опитите на Византия и на Каролингите да спрат тази търговия се оказали, общо взето, неуспешни.

В критичния за Византия момент венецианците направили правилния избор: техният флот се сражавал на страната на империята срещу норманите, а след това венецианците не закъснели да извлекат от този факт съответните дивиденти. Иначе и през следващия XII в. Венеция продължила да проявява типичното си двойствено отношение спрямо Византия: венецианците се стремели във всяко отношение да имитират империята, искали тя да защитава интересите им, но заедно с това желаели да осъществяват икономическа експанзия за нейна сметка[752].

---

[751] P. Stephenson. Byzantium's Northern Frontier, 187–210.

[752] A. Pertusi. Venezia e Bizanzio: 1000–1204. – DOP 33 (1979), 1–22.

3. Пътувания на търговци между Изтока и Константинопол

Даже и преди сухопътните комуникации да се влошат през VII в., търговията по суша не заемала толкова голям дял от общата търговска дейност във Византия, колкото търговията по море. По суша търговията се изразявала най-вече в пренасянето на предмети на лукса на дълги разстояния от керваните или в превозването на селскостопанска продукция на къси разстояния, в рамките на локалния търговски обмен.

Византийската търговия с Изтока се осъществявала и по суша, и по вода. По-точно би било да се каже, че през IX и по-голямата част от X в. източните стоки, пренасяни от керваните, били разтоварвани в градове-пристанища, като Селевкия или Трапезунд например и оттам продължавали пътя си за Константинопол по вода. Същото би могло да се каже и за стоките, изнасяни през този период от Балканите и Константинопол за Изтока: те стигали до някое черноморско или егейско пристанище на борда на търговски кораб, а после продължавали пътуването си към вътрешността на Азия по суша. Прехвърлянето на стоките от един вид транспорт на друг обикновено било свързано с тяхната препродажба от едни търговци на други, с плащането на мита, данък добавена стойност и пр. Така градовете, където се осъществявала тази препродажба на стоки, се превърнали в основни центрове на търговията и комуникациите между империята и Изтока.

Що се отнася до търговските отношения на Византия конкретно с арабите, те датират от предислямската епоха: така например търговците от Мека извличали добри печалби на византийска територия. Още в началото на мюсюлманските завоевания по границите на новообразувалия се халифат били установени митнически пунктове, изградени по византийски образец. Митото, което византийските търговци трябвало да плащат върху внасяните от тях стоки, било 10%, или точно толкова, на колкото възлизал и комеркионът, който византийските власти вземали от чужденците[753]. Независимо от високия размер на митата, които империята и халифатът вземали от чуждите търговци, търговията между тях процъфтявала. Сведения за активен търговски обмен между тях имаме още от епохата на Омаядите. Ал-Масуди например пише, че сирийски търговци изпълнявали поръчки на византийски патриции и по море докарвали скъпи килими в Константинопол[754].

При следващата династия на Абасидите, въпреки почти непрекъснатите войни между араби и византийци, търговският обмен между тях продължавал да е активен[755]. Това на свой ред довело до процъфтяването на градския живот в голям брой градове, разположени по протежение на морските и сухоземните пътища на търговията между Византия и Изтока. Както отбелязахме в уводната

---

[753] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), 33–56, вж. по-спец. 48–50.

[754] C. Pellat. Les prairies d'or, VIII, p. 75 sq.

[755] M. Canard. Les relations politiques et sociales, p. 50.

част на настоящото изследване, разцветът на градовете имал голямо значение за по-нататъшното развитие не само на търговията на дълги разстояния, но и на комуникациите изобщо. Тук малко по-подробно ще се спрем на главните центрове на търговия и комуникации между Византия и Изтока в периода IX – XI в., а също така и на предметите, които съставлявали основната част от стокообмена между империята и Изтока.

3.1. Възраждане на търговията между Византия и Изтока (IX – третата четвърт на X в.): главни центрове, основни маршрути и стоки

До края на XII в. Константинопол оставал важно средище на търговията с източни подправки и предмети на лукса. Килимите, брокатите и копринените дрехи били донасяни в имперската столица от Сирия през средиземноморското пристанище Селевкия, а подправките от Изтока "минавали" през черноморското пристанище Трапезунд[756]. В арабските извори от IX – X в. се споменава и по-дългият морски път на комуникации между Византия и Близкия изток. Това бил или единият маршрут, който тръгвал от египетския град ал-Фарама (Пелузиум) и стигал до Константинопол, или другият, който тръгвал от ливанското пристанище Триполи и стигал до имперската столица. Имало и още един морски път, който вървял покрай крайбрежието на Сирия и Мала Азия и така достигал Босфора[757].

Интересни сведения за това, как част от източните стоки още през първата половина на IX в. стигали до Константинопол, ни дава описанието на един от маршрутите, използвани от евреите-раданити в техните пътувания между Изтока и Запада. Сведението се отнася за 847 г. и описва транспортирането на стоки по суша и вода по един огромен маршрут, който се простирал на два континента. В източна посока пътят на раданитите вървял от земите на франките през ал-Фарама и Суец в Египет за Арабия, Индия и Китай, а по обратния си път от Азия за Европа същите търговци използвали средиземноморското пристанище ал-Фарама, за да се отправят или за Константинопол, или за кралството на франките:

> Тези търговци говорят арабски, персийски, румски [т. е. гръцки], езика на франките, андалусците и славяните. Те пътуват от запад на изток и от изток на запад, отчасти по суша и отчасти по вода. Те карат от запад евнуси, роби жени и мъже, коприна, кожи от бобър и белка и други кожи, и саби. От земята на франките, на Западно море, те вземат кораб и се отправят за ал-Фарама. Там те натоварват стоките си на камили и като пътуват пет дни по суша, отиват до Колзум [Суец], на разстояние от 25 парасанга. На Източно [т. е. Червено] море те се качват на кораб и от

[756] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twefth Centuries. – EHB, vol. II, p. 725, note 134.

[757] T. Lewicki. Les routes maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes. – In: La navigazione mediterranea nell'alto medioevo [Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo 25]. Spoleto, 1978, vol. II, 450–454.

> Колзум отплават за ал-Джар [пристанището на Медина] и Джеда [пристанището на Мека]; оттам те отиват в Синд, Индия и Китай. По обратния си път те прекарват мускус, алое, камфор, канела и други произведения на източните страни до Колзум, доставяйки ги до ал-Фарама, където те отново се качват на кораби на Западно море. Някои отплават за Константинопол, за да продадат стоките си на румите [византийците]. Други отиват да представят стоките си в двореца на краля на франките[758].

За разцвета на морската търговия на Византия с Изтока, който станал осезаем през X в., свидетелства и икономическият живот в редица егейски градове-пристанища на Мала Азия[759]. Например в Смирна градският живот продължил да се развива и през разглеждания период, без никакво прекъсване след късната античност. Археологическите проучвания показват, че между X и XIII в. Ефес също процъфтявал икономически: той запазил и пристанищните си съоръжения, макар населението му постепенно да се оттеглило към близкия хълм[760]. Редица други малоазийски пристанища пък били изоставени през VII в. и построени отново след X в.: най-известните от тях са Милет, Приене и Пергам[761]. След продължително прекъсване по някое време през X в. на картата се появява отново и Сардис под формата на няколко села, скупчени около здрава крепост; истинският му разцвет настъпил през XI в.[762] Археологическият материал от Ангора (дн. Анкара), в това число керамика и монети, показва, че след дълго прекъсване градът е бил повторно заселен през X и XI в.[763]

Аталия (дн. Анталия) пък била пристанище, което отваряло пътя на византийците към ислямския свят и по-точно към Кипър и Сирия. В края на X в. Аталия добила особено значение за търговията, провеждана по морския път, който тръгвал от египетското пристанище Александрия и следвайки крайбрежието на Палестина и Сирия, достигал Константинопол. По това време ибн Хавкал описал Аталия като крепост, разположена в област, където се добивала пшеница[764]. Според ибн Хавкал и ал-Мукадаси приходите от нейната митница били между 21 600 и 30 000 номизми годишно, докато тези от митниците на цялата тема Месопотамия не надвишавали 20 литри злато, което ще рече 1 440 номизми[765].

---

[758] Преводът е направен по: J. Jacobs. Jewish Contributions to Civilization. New York, 1965, 151–152.

[759] C. Foss. Archaeology and the 'Twenty Cities'. – American Journal of Archaeology 81 (1977), 469–486: за модела на градски живот в Мала Азия през средновековието.

[760] C. Foss. Ephesus after Antiquity: A Late Antique, Byzantine and Turkish City. Cambridge, 1979, 116–137.

[761] W. Radt. Die byzantinische Wohnstadt von Pergamon. – In: Wohnungsbau im Altertum. Berlin, 1979, 199–223.

[762] C. Foss. Byzantine and Turkish Sardis. Cambridge, Mass., 1976, 70–76.

[763] C. Foss. Late Antique and Byzantine Ankara. – DOP 31 (1977), p. 84.

[764] X. de Planhol. De la plaine pamphylienne aux lacs pisidiens. Nomadisme et vie paysanne. Paris, 1958, p. 84.

[765] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes. Vol. II/2. Bruxelles, 1950, 414–417, 424.

Трапезунд (дн. Трабзон), за който вече стана дума, бил пристанище, през което минавала част от черноморската търговия и което осигурявало излаз на продукцията на Черноморския регион към Константинопол и европейските пазари. Трапезунд бил и крайната точка на едно от разклоненията на големия търговски път, т. нар. Път на коприната, който тръгвал от Китай и вървял по суша през Индия, Персия и Месопотамия, стигайки до Византия. По този маршрут – от Централна Азия през Месопотамия и Мала Азия до Трапезунд – били докарвани в Константинопол различни екзотични стоки и най-вече луксозни тъкани и подправки. По думите на ибн Хавкал доходът от комеркиона върху търговията по суша, осъществявана през Трапезунд, бил почти 10 кентенария злато (или 72 000 номизми) годишно[766].

Теодосиопол (дн. Ерзерум), който бил неколкократно завладяван от византийците през X в., е засвидетелстван у Константин Багренородни като център на керванната търговия: "доколкото има много пътища, които водят в крепостта Теодосиопол, той [тумархът или василикът] не може да види от крепостта керваните, влизащи в крепостта Теодосиопол, а керваните могат да влязат в Теодосиопол през нощта, когато те [ромеите] нищо не подозират."[767] От този пасаж стават ясни две неща: първо, че крепостта Теодосиопол, разположена на важен търговски кръстопът, е играла стратегическа роля в борбата на Византия срещу арабите, и второ, че керваните се придвижвали и през нощта, като по този начин можели да послужат за прикритие на неприятеля. Константин Багренородни употребява персийската дума karbania ("кервани"), което показва, че въпросната чуждица е била придобила гражданственост в гръцкия език.

Пак според Константин Багренородни грузинският град Арануци бил много силна крепост и имал рабат, който бил голям колкото един малък град. Там пристигали стоки от Трапезунд, Иберия, Абазгия, Армения и Сирия и "тя [крепостта] взема от тези стоки огромен комеркион"[768]. В Кавказ и Близкия изток градовете – и християнски, и мюсюлмански – се състоели от две части: същинска част, наричана на арабски "медина" или на персийски "шахристан", където живеели аристократите и богатите търговци и където се намирали част от пазарите, обществените сгради и пр.; и рабат, или предградие, което се появило през IX – X в. в резултат именно от по-нататъшното развитие на занаятите и търговията[769]. Споменаването както на огромния комеркион, който постъпвал в Арануци от минаващите кервани, така и на големия му рабат обрисува този укрепен град като значимо средище на търговията между Византия и Изтока[770].

---

[766] Пак там, 414–417.

[767] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 45.86–90 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 197.

[768] Пак там, 46.42–48, с. 204.

[769] Пак там, с. 423, бел. 9, 10, 11: коментар.

[770] При династията на т. нар. ивирски (или иберийски) Багратиди Арануци играел значителна роля в международната търговия: вж. Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен. Ереван, 1954, с. 216.

Посредническата роля, която играела Армения в търговския обмен между Изтока и Византия, пък се илюстрира от изявлението на арменския владетел Сембат. Когато абасидският управител на Азербайджан и Армения, Афсхин, го упрекнал, че е подписал договор с император Лъв VI, Сембат му отговорил: "Целта е да задоволявам колкото се може по-добре нуждите на халифа и на тебе самия от ценни предмети и да дам възможност на арабските търговци да си вършат работата."[771] Стоките, докарвани в Армения от византийски провинциални търговци, били натоварвани на кораби и така по р. Тигър били прекарвани транзитно през страната, стигайки до град Джазират ибн Омар. Последният бил смятан, според ибн Хавкал, за пристанище, даващо излаз към морето и на Армения, и на византийските земи[772]. Самата Армения изнасяла висококачествени вълнени тъкани за Византия: според един арабски източник например императрица Ирина си поръчала от Армения 30 000 литри плат от козя вълна[773].

За пътуването и търговията на арабите из Егейско море пък свидетелстват мюсюлманските общности, които към XI и XII в. се били установили и в големите търговски центрове на Византия, като Константинопол и Солун[774], и в редица по-малки градове, разположени на главните търговски пътища по суша и море. В Атина например дори имало джамия[775]. Ал-Мукадаси споменава, че имало мюсюлмани в градовете на областта Витиния и в Трапезунд[776]. Според едно византийско житие в Трапезунд имало народ всякакъв, включително войници и търговци; търговците в този град били "многобройни и богати" и пътували до Сирия[777].

Що се отнася до византийската морска търговия със Сирия, ибн Хавкал ни уведомява, че византийски кораби навлизали в устието на р. Ламос, западно от Тарс[778]. Значимостта на търговията по суша между Сирия и империята пък се вижда от т. нар. договор от Сафар. Той бил сключен в 969 или 970 г. между Византия и зависимата от нея северносирийска държавица Алепо, а текстът му е запазен в труда на арабския историк Камал ад-Дин. Според договора владетелите на Алепо се задължавали да осигурят на византийските кервани, минаващи през техните земи, същата степен на защита, каквато василевсите

---

[771] H. Topdschian. Politische und Kirchengeschichte Armeniens. Halle, 1904, S. 169.

[772] Ibn Hawqal. La Confuguration de la terre (trad. Kramers–Wiet), p. 225.

[773] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), p. 55.

[774] A. P. Kazhdan–A. Wharton Epstein. Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries. Berkeley–Los Angeles–London, 1985, p. 175.

[775] G. C. Miles. Byzantium and the Arabs: Relations in Crete and the Aegean Area. – DOP 18 (1964), 1–32, вж. по-спец. с. 19. Срв. G. Miles. The Arab Mosque in Athens. – Hesperia 25/4 (1956), 343–344.

[776] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, Vol. II/2, p. 424.

[777] Ο. Λαμψίδης. Αγιος Ευγένιος ο πολυούχος της Τραπεζούντος. Αθήνα, 1984, 95–96. Срв. B. Martin-Hisard. Trébizonde et le culte de St. Eugène (6e–11e s.). – Revue des études arméniennes, n. s., 14 (1980), 307–343, по-спец. 337–338.

[778] T. Lewicki. Les routes maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes, p. 451.

осигурявали на чуждите кервани на византийска територия. Освен това, емирът на Алепо се съгласил да раздели с византийското правителство постъпленията от десетпроцентния данък върху добавената стойност. Според договора от Сафар десятъкът върху византийската сурова коприна, копринените тъкани, ценните метали и скъпоценните камъни трябвало да се събира от имперските власти, а десятъкът върху дрехите, ленените изделия, добитъка и другите стоки, внасяни от византийска територия, оставал за арабските емири[779].

Ясно е, че и по суша, и по море византийско-сирийските търговски контакти, за които свидетелства и споменатата по-горе гъста мрежа от странноприемници по границата между Сирия и Северна Анатолия, са се развивали интензивно, независимо от противоборството между Византия и арабите. Така например, през X в. богатият малоазийски род на Малеините имал в земите си странноприемница за мюсюлмани, по всяка вероятност търговци[780] (*вж. фиг. 12*).

Първите дипломатически контакти между Византия и шиитските владетели от Фатимидската династия на Египет били установени през 40те години на X в.: според ал-Масуди в 948 г. по море в Кайро пристигнали византийски пратеници, които уведомили Фатимидския халиф, че Роман Лакапин е починал в изгнание, но че синът му Стефан, който също е в изгнание, е жив[781]. От това време са засвидетелствани фини ленени и копринени изделия, които били изнасяни за Византия през Тинис, Александрия, ал-Фарама и Дамиета[782]. Византийско-египетският търговски обмен ще бъде разгледан в повече подробности по-нататък в настоящото изследване. Тук само ще отбележим, че от средата на X в. нататък търговските контакти на империята с Египет се засилили.

Макар и да не разполагаме с конкретни данни за обема на търговския обмен между Византия и арабите, от запазените извори се вижда, че светът на исляма предлагал необятен пазар за византийските стоки. Що се отнася до стоките, докарвани от мюсюлманските търговци във Византия, това били екзотични и луксозни предмети, подправки и храни, много от които за първи път пристигнали във византийската столица като част от трибут или от дипломатически дарове. Те обаче бързо станали популярни сред столичното население и особено сред елита и станали предмет на масово потребление. Така например именно под формата на трибут от арабите византийците за първи път получили 50 коня от високоценената арабска порода, която иначе била забранена за износ още от първите халифи, и успели да опитат благодарение на разменените подаръци между Харун ар-Рашид и Никифор I Геник екзотични храни, каквито били например сушените фурми, стафидите, пестилът и един куп непознати дотогава източни подправки. В знак на благодарност за получените екзотични храни и подправки и луксозната шатра Никифор Геник изпратил на мюсюл-

---

[779] W. Faraq. The Truce of Safar AH 359, December–January 969–970. – [отпечатък от] Eleventh Spring Symposium of Byzantine Studies. University of Birmingham, 1977, 2–4. Срв. M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), p. 52.

[780] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 727.

[781] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, II/2, p. 398.

[782] Const. Porphyr. De cerim. (ed. Reiske), 561–564.

манския си "колега" сто дрехи от брокат, сто дрехи от фина коприна, дванайсет сокола, четири ловни кучета и три впрегатни коня – все неща, които се ценели от арабите.

Запознанството на византийците с екзотичните произведения на Изтока продължило и при следващите халифи и императори. Така например ал-Мамун изпратил на Теофил 200 литри мускус и 200 кожи от самур[783]. Накратко, размяната на дипломатически подаръци способствала за развиването на вкус към определени стоки от едната и от другата страна, което пък подпомагало за развитието на търговията.

Търговците, които осъществявали търговията на Византия с мюсюлманския свят, били арменци, евреи и всякакви други[784]. Вече показахме колко активни в търговията на империята с мюсюлманския Изток били и търговците от подвластните на Византия италиански градове Венеция и Бари. През разглеждания период и в самата Византия вече имало професионални търговци. Те били преди всичко хора от провинциите, които действали като посредници, пътували заедно до пазарите из страната или отвъд границите ѝ и се опитвали да извлекат максимални печалби от своите сделки; разплащали се помежду си в брой, давали или вземали пари на заем и формирали koinoniai ("общности"), които – подобно на западноевропейските societates – били един вид професионални сдружения[785]. Печатът на някой си Leon pragmateus, датиращ от края на IX или началото на X в., потвърждава тезата, че в имперските провинции е имало професионални търговци[786].

Като посредници в търговията между Византия и арабите действали и арменците, живеещи извън границите на империята. По всяка вероятност за посредници във византийско-арабския търговски обмен служели и хазарите, но тяхната роля още не е достатъчно проучена. Двата големи търговски центъра в Близкия изток – Александрия и Антиохия – пък представлявали и центрове на реекспорт за Византия на стоките, докарани от Индия и Далечния изток. По-деликатна е темата за търговията с роби: поради липса на конкретни сведения не може да се каже дали тържището на Константинопол е захранвало с роби тържищата на Близкия изток и дали византийските провинциални търговци са продавали роби на мюсюлманите. От наличните сведения може да се заключи, че тъканите заемали голяма част от търговския обмен между византийците и арабите. Немалка част от стоките, предлагани на тържищата в Константинопол, Багдад и Алепо, заемали и предметите, придобити като плячка от византийските или мюсюлманските армии: арабските историци отделят специално внимание на този вид стоки.

---

[783] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), p. 54.

[784] E. Patlagean. Byzance et les marchés du grand commerce: vers 830 – vers 1030, p. 608 sq.

[785] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 729.

[786] G. Zacos. Byzantine Lead Seals. Ed. J. Nesbit. Bern, 1984, Vol. II, no. 208.

През третата четвърт на X в. започнала преориентация на търговските маршрути, свързващи Западна Азия с Източното Средиземноморие. В унисон с настъпилите промени Византия също преструктурирала мрежата на своите комуникации. В променената ситуация Александрия и Кайро станали основни центрове на византийско-египетската търговия и дори нещо повече – главни посредници в двупосочния търговски трафик между Византия и Изтока. Преди да се занимаем по-подробно с проблема за египетско-византийските търговски отношения, нека да се спрем на един друг важен за по-нататъшното ни изложение проблем, а именно – правото на чуждестранните търговци да пребиват и да търгуват на мюсюлманска територия.

3.2. Чуждестранните търговци в земите на исляма: право на пребиваване, забранени стоки

Писмените извори не казват нищо по въпроса, дали мюсюлмани и християни са пътували заедно по прашните пътища, в общи кервани, споделяйки рисковете от пътуването на далечни разстояния в името на очакваната печалба. На практика не знаем кой знае колко и за пътуванията на едните или другите поотделно. Така например описанията на арабските пътешественици и географи – по правило толкова подробни, че няма накъде повече – не съдържат никакви сведения за пътуванията на мюсюлмански търговци на византийска територия.

За правото на престой и търговия на мюсюлманските търговци в Константинопол ще стане дума малко по-нататък в настоящото изследване. Сега ще се спрем по-подробно на правата на християните-търговци при пътуванията им на мюсюлманска територия, за които стана дума още в уводната част на изследването. Особено ценен извор за изучаването на тези права са трактатите по ислямско право – книжнина, която преживяла голям разцвет по времето на Абасидите. Споменатите юридически трактати разглеждат положението на чужденците, произхождащи от "дома на войната" (араб.: dar al-harb), които искат да влязат на мюсюлманска територия. Там тези хора, независимо дали били дипломати, търговци, пилигрими или някакви други, придобивали статут на harbi. Относно правата на споменатите harbi на мюсюлманска територия мненията на юристите се различават значително.

В частност това се вижда и от правата, които според различните юристи могат да бъдат дадени на чужденците-търговци. Така например някои юристи изтъкват, че всички търговци, дошли със своите стоки на мюсюлманска територия, задължително трябва да имат открит лист (aman). Юристът Якуб бен Юсуф дори казва, че ако вражески кораб се приближи до брега на мюсюлманска страна под претекст, че ще търгува на дребно, и намиращите се на борда твърдят, че са търговци и имат право на aman, не трябва да им се хваща вяра, ами корабът заедно с целия му товар трябва да бъде конфискуван в полза на мюсюлманската общност (fay). Друг юрист, Аузаи, е на противоположното мение: според него

на такива хора трябва да им се издаде aman и те да добият правото да търгуват[787]. Най-вероятно на практика всеки случай бивал разглеждан сам за себе си, според конкретните обстоятелства.

Отношението на мюсюлманските власти към търговеца, който будел подозрения с това, че бил влязъл на тяхна територия без пропуск, било доста либерално. Ако не успеел да докаже – например с това, че не кара оръжия, че не е враг на исляма, той просто бивал пращан да си върви там, откъдето е дошъл. Ако чужденецът-търговец пък твърдял, че е влязъл в страната с aman, но не можел да го докаже, достатъчно било двама свидетели-мюсюлмани да потвърдят, че някой мюсюлманин му е издал такъв документ. По принцип аманът се давал от имам, но на теория всеки мюсюлманин имал право да даде аман, което означавало, че представител на халифа издавал пълномощно на някой чужденец да влезе на мюсюлманска територия и да търгува. В отделни случаи по своя лична преценка началникът на пограничния контролно-пропускателен пункт имал право да забрани на някого да издаде аман на чужденец[788].

Веднъж получил пропуск (aman), чужденецът можел свободно да пътува из страната и да търгува. Но той не можел да превишава срока за престой, указан в пропуска му. Някои ислямски юристи ограничават времето за престой на чужденци на мюсюлманска територия до една година. На теория този, който превишел срока на разрешения си престой, придобивал статут на dhimmi, т. е. на евреин или християнин – поданик на халифа. Имало дори случай, когато чужденец, превишил престоя си, но желаещ да остане, предложил да плати поголовния данък джизие, плащан от немюсюлманите, за да докаже, че не е шпионин. Той обаче получил отказ от властите и бил ескортиран до най-близкия контролно-пропускателен пункт[789]. В действителност са известни не един и два случая, когато срокът за престой е бил значително превишен от чужди дипломати или търговци. Лъв Хиросфакт например останал в Багдад цели две години, което пък станало повод в родината си той да бъде обвинен в шпионаж в полза на арабите.

Чужденецът-търговец трябвало да се въздържа от всякава дейност, като например шпионаж, с която би могъл да навреди на мюсюлманската държава. По отношение конкретно на византийските търговци мюсюлманските власти открай време проявявали прекомерна чувствителност. Например още в 715 или 718 г. гърци търговци, които навлезли с кораб от Александрия нагоре по течението на Нил, били арестувани от местните власти по подозрение за шпионаж[790].

---

[787] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), p. 50, note 75.

[788] W. Heffening. Das islamische Fremdrecht. Hannover, 1925 (repr.: Osnabrück, 1975), 29–30.

[789] M. Hamidullah. Documents sur la diplomatique musulmane. Le Caire, 1941, 119, 192.

[790] M. Canard. Les relations politiques et sociales, p. 49, note 69.

Имало и други забрани, с които чужденецът-търговец трябвало да се съобразява: освен че не можел да търгува със стоки, забранени от исляма, като например вино и свинско месо, той нямал право да изкупува и пренася оръжия, желязо и други предмети, с които би могла да се увеличи бойната мощ на враговете на исляма. Изключение представлявало личното оръжие на търговеца, с което му било разрешено да влезе в страната. Ако по време на престоя си се сдобиел с роб-мюсюлманин или с роб-dhimmi, той трябвало да го продаде, преди да напусне страната. Ако пък някой от робите, с които бил пристигнал, приемел исляма, чужденецът-търговец нямал право при заминаването си да го изведе от страната[791]. Не на последно място, чуждият търговец нямал право да изкупува предмети, придобити от ислямските армии като военна плячка и екземпляри от Корана. Нямал право и да се занимава с лихварство, докато е на мюсюлманска територия. Мюсюлманските юристи стигнали дотам, че да забранят на чужденеца да си носи игла. В 725 г. на един европейски пътешественик му било забранено да си носи и балсам, както според Юстиниановия кодекс било забранено пътникът да си носи зехтин[792]. Последната забрана вероятно се кореняла в някакъв опит за протекционизъм спрямо собствените вносители или производители на скъпи стоки, каквито са зехтинът и балсамът.

Чужденецът-търговец имал право да използва вино и свинско за лични нужди: това право щяло да бъде широко експлоатирано от XII в. нататък от италианските търговци в техните fondaci, разположени на мюсюлманска територия. Ако не успеел да продаде стоката си в рамките на определения му престой, чуждият търговец трябвало да се обърне към властите за удължаване на престоя[793]. Ако в момента на заминаването му се окажело, че страната, от която е даден чужденец-търговец, е в състояние на война със света на исляма, мюсюлманските власти били длъжни да го заведат до такова място, където той би бил в безопасност: в този случай над него се простирало правото на maman, т. е. на защита[794]. Ако пък престоят на някой търговец изтечел през зимата, когато на него му било невъзможно да се завърне у дома по море или ако морска буря попречела на кораба му да стигне обратно до отправната си точка, мюсюлманските власти били длъжни да приемат това като извинение за пресрочване на престоя му[795].

Някои от споменатите забрани намират съответствие във византийското законодателство: например новела 63 на император Лъв VI забранява износа на стратегически материали за сарацините[796]. По-горе споменахме и за едикта от 971 г. на Йоан Цимисхий, с който се забранява на венецианците да изнасят не само оръжие, но и дървесина, метали и други материали, с които можело да

---

[791] W. Heffening. Das islamische Fremdrecht, 49–53.
[792] Пак там, 107–108.
[793] M. Canard. Les relations politiques et sociales, p. 51, note 81.
[794] M. Hamidullah. Documents sur la diplomatique musulmane, p. 119.
[795] M. Canard. Les relations politiques et sociales, p. 51.
[796] Пак там, с. 52.

си послужат враговете на християнството[797]. Имало и ред забрани върху износа от Византия на скъпоструващи материали – например ценни метали, скъпоценни камъни и висококачествени коприни, върху които държавата имала монопол и за които ще стане дума по-нататък. В случая е по-важно да отбележим, че чужденците-търговци, включително и т. нар. сирийци, имали право само на тримесечен престой в Константинопол. Ако не успеели да продадат стоката си в рамките на този срок, службата на градския префект се задължавала да осъществи продажбата на останалите непродадени от тях самите стоки. След изтичане на тримесечния срок на престой в Константинопол, търговецът-чужденец така или иначе бил длъжен да си замине, тъй като не получавал удължение. Освен това, както ще видим, сирийците били длъжни да отсядат само в специални "домове на митатите" във византийската столица. Това бегло сравнение между ограниченията и забраните, които тегнели над чужденците-търговци съответно в земите на исляма и в Константинопол, показва, че, общо взето, чужденците трябвало да се съобразяват с по-малко ограничения на мюсюлманска територия, отколкото на византийска.

От друга страна, независимо от забраните за износ на определени стоки и суровини за света на исляма, Византия в общи линии не издигала пречки пред търговията с мюсюлманите. В полза на това говори фактът, че за период от 200 години византийски императори наложили пълна забрана на търговията със Сирия и Египет само два пъти: първия път това станало по заповед на Лъв V Арменец в периода между 814 и 820 г., а втория път – по заповед на Василий II в 1015 – 1016 г. като ответна наказателна мярка за преследването на християните в Сирия и Египет[798]. Във втория случай забраната не важала за емира на Алепо, Салих бен Мирдас, който се отметнал от верността си към египетския халиф ал-Хаким и номинално признал сюзеренитета на Византия.

3.3. Превръщане на Египет в главен посредник между Византия и Изтока (средата на X – края на XI в.): основни маршрути и стоки

От средата на XI в., когато ерата на багдадските Абасиди залязла, Египет под управлението на Фатимидите станал основният посредник в търговията между Византия, от една страна, и Индия и Далечния изток, от друга[799]. Едновременно с това той станал и голям потребител на византийски стоки. По тази причина ще се спрем малко по-подробно на византийската търговия с Египет, като започнем от времето, когато столица на Фатимидите станал Кайро (969). Става дума преди всичко за търговия по море, в която важна роля са играли византийските провинциални търговци и мюсюлманските им "колеги", а от един

[797] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, S. 25, no. XIV.

[798] M. Canard. Les relations politiques et sociales, p. 52.

[799] Пак там, с. 56.

момент насетне – и търговците от византийската столица и италианците. Както отбелязва Д. Джакоби обаче, понятието "руми" или "ар-Рум" у арабските и еврейските автори от X – XII в. е доста неясно. Те понякога правят разграничение между едни и други "ар-Рум", но в повечето случаи под това събирателно име се разбират или всички християни, или всички византийци, а това създава трудности при опитите за определяне на етническата принадлежност на търговците-християни, споменати в арабските и еврейските извори[800]. За нашето изследване е важен и изводът на Д. Джакоби, че именно в периода от средата на X докъм началото на XIII в. протекли редица военни и политически събития, които в средно- и дългосрочен план засегнали модела на византийско-египетската търговия[801].

Както вече споменахме, в края на X и през XI в. районът на Персийския залив ставал все по-нестабилен в политическо отношение и това принудило вносителите на скъпите източни стоки постепенно да пренасочат маршрутите си към Червено море и долината на Нил, откъдето те после стигали до Средиземно море[802]. След 969 г. Фатимидите насърчавали, защитавали и контролирали тази доходоносна търговия, минаваща през техните владения. В резултат от това пренасочване на търговските маршрути към Египет византийският Трапезунд и градовете на мюсюлманска Сирия, които през късния IX и почти целия X в. били главните посредници във византийската търговия с Изтока[803], престанали да са основни доставчици на ориенталски стоки за Византия и особено за Константинопол. През XI в. Александрия станала главното пристанище, през което се изнасяли за Византия стоките, идващи от Китай и Индия или от Арабския полуостров[804].

Тази промяна довела до преструктуриране на мрежата от комуникации, гарантиращи доставките за Византия, засилила зависимостта на империята от Египет и в по-общ смисъл довела до разцвет в египетско-византийската търговия. Византия и Египет обаче имали различна и взаимно допълваща се структура на износа, поради което техният стокообмен съвсем не се свеждал само до размяната на предмети на лукса. Напротив, всяка страна доставяла на другата голям брой различни по вид стоки. За разцвета на византийско-египетската

---

[800] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt from the Mid-Tenth Century to the Fourth Crusade. – Thesaurismata. Bulletino dell'Istituto Ellenico di Studi Bizantini e Postbizantini. Vol. 30 (2000), 25–77, вж. особ. 27–28.

[801] Пак там, 29–30.

[802] J. Aubin. La ruine de Siraf et les routes du Golfe Persique aux XI^{e} et XII^{e} siècles. – Cahiers de Civilisation Médiévale 2 (1959), 295–301.

[803] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, 29–30: за Трапезунд и неговите търговски връзки в края на IX и през X в. Срв. Sp. Vryonis, Jr. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Centuries. Berkeley, 1971, 15–20.

[804] За преориентирането на източната търговия към Египет вж. B. Lewis. The Fatimids and the Route to India. – Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d'Istanbul 11 (1949–1950), 50–54. Специално за тръговията с благовония и подправки, минаваща през Египет, вж. J.-C. Garcin. Transport des épices et espace égyptien entre le XI^{e} et le XV^{e} siècle. – In: Les transports au moyen âge [Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest 85 (1978)], 305–309.

търговия допринесъл и един друг фактор, а именно – икономическият подем в самата Византия, който довел до повишаване на търсенето на екзотични и луксозни стоки от елита и до общо повишаване на жизнения стандарт на населението, най-вече в столицата[805].

Що се отнася до маршрутите на морската търговия между Византия и Египет византийските извори дават откъслечни и доста непълни сведения за тях[806]. Повече сведения за тези маршрути и за тяхната значимост получаваме от арабските автори от втората половина на X в. Така например Умар бен Мухаммад ал-Кинди (умр. 961 г.) в своето съчинение, посветено на достойнствата на Египет, твърди че страната е център на световната търговия. Той изброява множество стоки и споменава маршрутите, по които те пристигали в Египет или заминавали от него, като изтъква посредническата му роля в транзитната търговия. Наред с ценните стоки от Китай, района на Индийския океан и Арабския полуостров, ал-Кинди изброява и редица средиземноморски пристанища и страни и стоките, идващи оттам. Той отделя специално място на Константинопол, Родос и Хиос с неговия "мастик". Ибн Залак (умр. 996 г.) следва горе-долу същия модел на изложение в своето съчинение за Египет, като споменава Крит и Византия като крайна дестинация на корабите, заминаващи от Египет[807].

Арабските географи дават описания на морските пътища, свързващи Египет с Византия и особено с Константинопол, като понякога описват пътищата по цялото им протежение, а друг път – само части от тях[808]. Например ибн Хавкал, който завършил преработения вариант на съчинението си около 988 г., дава описание на южното крайбрежие на Мала Азия и споменава Ата-лия като спирка на византийските кораби. Той споменава присъствието на такива кораби и в устието на р. Ламос, западно от Тарс, където империята и арабите си разменяли военнопленници. В творбата си ибн Хавкал отделя място и на Константинопол[809]. Тъй като самият ибн Хавкал бил шиит и имал доста крайни възгледи за мисията на исляма, в творбата си той недоволства от "либералната" политика на мюсюлманските владетели, които поддържали отношения с християнските страни, и укорява онези емири, които, водени от стремежа си за печалба, разрешавали на византийците да изпращат свои кораби в мюсюлманските пристанища, за да търгуват. Ибн Хавкал ги критикува и за това, че позволявали на византийски агенти да пътуват из мюсюлманските страни и тайно да събират сведения за тези територии[810].

---

[805] M. F. Hendy. Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300–1450. Cambridge, 1985, 570–582.

[806] Тези сведения са разгледани у: I. Ch. Dimitroukas. Reisen und Verkehr im byzantinischen Reich, 474–479.

[807] S. Y. Labib. Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171–1517). Wiesbaden, 1965, 13–14.

[808] T. Lewicki. Les routes maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes, 451–452.

[809] Ibn Hawkal. Configuration de la terre (trad. Kramers–Wiet), I, 196–197.

[810] Пак там, с. 193.

В съвременната наука сведенията, които средновековните, включително и арабските автори дават за комуникациите по море между Египет и Византия, са получили различна интерпретация. Така например при очертаване на маршрутите на морските комуникации Дж. Прайър поставя акцента върху сведенията, отнасящи се преди всичко за военни и политически събития в Средиземноморието[811]. С. Борсари и Е. Маламют пък изтъкват голямата роля, която островите Кипър и Крит са играли в търговските пътувания из Леванта и по посока на Константинопол[812]. На обратното мнение е Д. Джакоби: той смята, че в съвременната наука е донякъде преувеличена ролята, която се приписва на двата острова при пътуванията с търговска цел из Източното Средиземноморие, включително и между Египет и Византия[813].

Не по-малки са и различията в интерпретациите на сведенията, които ни дават средновековните автори относно ролята на Кайро и Александрия като посредници в източната търговия на Византия през XI и XII в. А. Л. Удович например смята, че като център на транзитната търговия, идваща откъм Червено море, Йемен и Горен Египет на път за Средиземно море, Кайро е изиграл икономически много по-важна роля от Александрия[814]. Подобна, макар и не толкова крайна позиция в полза на Кайро застъпва и С. Гоутийн[815]. Д. Джакоби от своя страна изтъква, че не бива да се принизява ролята на Александрия като посредник в египетско-византийската търговия, а напротив – когато се говори за по-високите цени на източните и византийските стоки на нейния пазар, трябва да се вземе предвид повишеното търсене на тези стоки в резултат от присъствието на по-голям брой чужденци в нея[816]. Всички изследователи на египетско-византийските търговски връзки обаче са единодушни, че мястото на Египет в транзитната търговия между Византия и Изтока му осигурявало както достъп до ценни суровини и занаятчийски произведения от двата края на света, така и значителни постъпления в държавната хазна от митата и таксите, с които бил облаган двупосочният търговски трафик.

---

[811] J. H. Pryor. Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 70–71, 87–101.

[812] S. Borsari. Venezia e Bizanzio nel XII secolo. I rapporti economici [Deputazione di storia patria per le Venezie. Miscellanea di studi e memorie 26]. Venezia, 1988, 19–20: за Крит и Кипър. Срв. E. Malamut. Les isles de l'Empire byzantin, II, 546–561.

[813] D. Jacoby. Italian Privileges and Trade in Byzantium before the Fourth Crusade: A Reconsideration. – Annuario de estudios medievales 24 (1994), 349–356; idem. Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa. – In: Oriente e Occidente tra medievo ed età moderna. Studi in onore di F. Pistarino. A cura di L. Balletto. Acqui Terme, 1977, 517–540.

[814] A. L. Udovitch. A Tale of Two Cities: Commercial Relations between Cairo and Alexandria during the Second Half of the Eleventh Century. – In: The Medieval City. Eds. H. A. Miskimin et al. New Haven–London, 1977, 144–160; idem. L'énigme d'Alexandrie: sa position au moyen âge d'après les documents de la Geniza du Caire. – Alexandrie entre deux mondes [La revue de l'Occident musulman et la Méditerranée 46 (1987)], 71–79.

[815] S. D. Goitein. Cairo: An Islamic City in the Light of the Genizah Documents. – In: Middle Eastern Cities. A Symposium on Ancient, Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism. Berkeley–Los Angeles, 1969, 80–97.

[816] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 33, note 26.

Вече споменахме за присъствието на венецианци и амалфитанци на египетските пазари през X – XI в. Да се спрем накратко и на присъствието на византийските провинциални търговци в Египет, доколкото то е засвидетелствано в изворите от средата на X в. насетне. Цитираното вече сведение на ал-Масуди за византийски пратеници и търговци, които пристигнали по море от Константинопол и съобщили за смъртта на Роман Лакапин[817], може да се тълкува в смисъл, че византийският кораб, с който пътували, ги е докарал чак до ал-Фустат. Тази хипотеза намира потвърждение във факта, че кораби, плаващи из Средиземно море, често навлизали в устието на Нил и отивали да разтоварват стоки направо в ал-Фустат[818].

В документ от Генизата на Кайро се споменава за наличието на "гръцки пазар" (shuq ha-Yevanim) в този град още в 959 г.[819] Евреите в Близкия изток наричали земите, населени с гърци, Yavan. Така например малко повече от двеста години по-късно Вениамин Туделски щял да отбележи, че в Александрия се натъкнал на търговци от много страни, включително и на такива от "Яван, които се наричат григос [т. е. гърци]"[820]. Що се отнася до споменатия вече "гръцки пазар" в Кайро, А. Л. Удович предполага, че това всъщност е бил funduq, в който търговците от Константинопол и от други византийски градове са били принудени да отсядат и да търгуват под надзора на държавни чиновници[821]. Поради липса на други сведения за присъствие на византийски търговци в Кайро по онова време, не бихме могли нито да приемем, нито да отхвърлим тезата, че те са били толкова многобройни, та на тях да им е бил отреден специален фундук. Можем да допуснем обаче, че различните споразумения, които императорите Лъв VI и Роман Лакапин сключили с владетелите на Сирия и Египет от 80те години на IX в. насетне, са проправили пътя на бъдещата двустранна търговия. В подкрепа на последното идват и сведенията за присъствие на мюсюлмански, включително и египетски търговци в Константинопол през X в.[822]

Какви стоки са внасяли византийските провинциални търговци в Египет? Сведения, датиращи от началото на управлението на Фатимидите, показват, че от Мала Азия в Египет се внасяли два вида стоки: дървен материал и един вид смола, която се използвала в медицината и парфюмерията[823]. По всяка вероят-

---

[817] Maçudi. Le livre de l'avertissement et de la révision (trad. Carra de Vaux), p. 236.

[818] A. L. Udovitch. Time, the Sea and Society: Duration of Commercial Voyages on the Southern Shores of the Mediterranean during the High Middle Ages. – La navigazione mediterranea, II, 521–522.

[819] S. D. Goitein. Geniza Documents on the Transfer and Inspection of Houses. – La revue de l'Occident musulman et la Méditerranée 13–14 (1973), 402–403: в този документ се споменава някакъв имот, който се намирал до "гръцкия пазар".

[820] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 63, note 197.

[821] A. L. Udovitch. Merchants and *Amirs*: Government and Trade in Eleventh-Century Egypt. – Asian and African Studies 22 (1988), 56–71.

[822] S. V. Reinert. The Muslim Presence in Constantinople, 9th–15th Centuries: Some Preliminary Observations. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire (ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou), 125–150, вж. по-спец. 130–135.

[823] Ibn Hawkal. Configuration de la terre (trad. Kramers–Wiet), I, p. 196.

ност отвоюването на Крит от византийците в 961 г. и последвалата византийска окупация на Кипър в 965 г. лишили мюсюлманския свят и преди всичко Египет от важни източници на дървен материал, който бил използван за строеж на кораби[824]. Но както по-ранни, така и по-късни извори споменават Южна Мала Азия като алтернативен доставчик на дървесина за Египет. Нещо повече, арабските набези срещу Мала Азия за времето от VII до IX в. имали за цел именно снабдяването с дървен материал. Както посочва М. Ломбар, понякога арабите успявали да превземат достатъчно дълга ивица от малоазийския бряг, за да организират на място строежа на кораби[825]. Ибн Хавкал пък споменава едно място в залива на Александрета, близо до гъстите гори на Аманските планини, където на кораби се товарели чамови трупи, изнасяни за Египет[826]. В периода от средата на X в. нататък дървеният материал вероятно е бил доставян в Египет по един от двата начина: той или е бил докарван директно в Египет, или е бил товарен на византийски кораби, минаващи край Мала Азия на път от Константинопол или някое друго византийско пристанище за Египет[827]. Крайната дестинация на споменатия дървен материал бил арсеналът-корабостроителница, разположен на север от ал-Фустат, където се строели военни кораби[828].

Не е известно дали забраната да изнасят дървен материал за арабите, която Йоан Цимисхий наложил на венецианците[829], е съответствала на подобна забрана, адресирана до търговците от други части на Византия. Ако такава забрана е била наложена, твърде вероятно е тя да е била вдигната през 987/88 г. в резултат от споразумението между император Василий II и халифа ал-Азис. Една клауза от споразумението регламентирала свободната търговия на всички имперски поданици с Египет с всички видове стоки, които халифът пожелаел. Друга клауза от споразумението постановявала, че името на халифа ал-Азис (975 – 996) трябва да бъде споменавано по време на петъчните молитви в джамията в Константинопол[830]. Ал-Мукадаси, който писал през 80те години на X в., твърди, че в ал-Фустат непрекъснато пристигали кораби от Арабия и от Рум. От друга страна, византийските провинциални търговци, доставящи дървен материал в Египет, вероятно са се конкурирали с амалфитанците и венецианците, които го доставяли там от района съответно на Южна Италия или Източните Алпи[831].

---

[824] M. Lombard. Le bois dans la Méditerranée musulmane, VII^{e}–XI^{e} siècles. Un problème cartographié. – In: Idem. Espaces et réseaux du haut moyen âge. Paris–La Haye, 1972, 153–176.

[825] M. Lombard. Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane: VII^{e}–XI^{e} siècles. – In: Idem. Espaces et réseaux du haut moyen âge, 107–151, вж. по-спец. 114–115 и 153–176.

[826] Ibn Hawkal. Configuration de la terre (trad. Kramers–Wiet), I, p. 180.

[827] Вторият вариант на превоз на дървен материал до Египет бил редовно практикуван в един по-късен период: вж. D. Jacoby. The Supply of War Materials to Egypt in the Crusader Period. – Jerusalem Studies in Arabic and Islam 25 (2001).

[828] A. M. Fahmy. Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A. D. London, 1950, 48–50.

[829] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, S. 25, no. XIV.

[830] M. Canard. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), p. 52, note 83. Срв. S. V. Reinert. The Muslim Presence in Constantinople, 136–137.

[831] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 37, notes 47, 48, 49.

От Египет византийците започнали да внасят ленени тъкани. В двора на византийските императори финитe тъкани от Тинис толкова се ценели, че според персиеца Насър-и Хосрав, който посетил Египет в 1047/48 г., императорът предложил на халифа да му даде сто села в замяна на един-единствен град – Тинис[832]. Същият автор отбелязва, че по времето на халифа ал-Хаким толкова византийци идвали на поклонение в Божи гроб, че дори и самият император – става дума за Василий II – пристигнал, предрешен като обикновен пилигрим. Това вбесило халифа до такава степен, че в 1009 г. той заповядал църквата, която била построена на това свещено за християните място, да бъде разрушена[833]. Макар и апокрифно, това сведение показва, че е имало постоянен поток от пилигрими от Византия за Ерусалим, който тогава се намирал под властта на египетските халифи. И тъй като по това време още не е имало пътнически транспорт, можем да приемем, че въпросните поклонници са пристигали от Византия на борда на търговски кораби.

Византийските търговски кораби може да са спирали в Яфа, за да оставят поклонниците, след което са продължавали за някое пристанище в Египет, за да разтоварят стоката си[834]. Индиректно съществуването на такъв маршрут се потвърждава от сведението за пътуването на пратеника на император Михаил VII до халифа ал-Мустансир в 1051 г. Пратеникът пристигнал с кораб в Кайро. След като предал на халифа богатите дарове от императора, той напуснал Египет на борда на същия кораб, с който бил пристигнал, ескортиран от кораби на сирийския флот. По обратния път за дома византиецът слязъл в Яфа и отишъл да се помоли на Божи гроб[835]. През 60те години на XI в. Яфа се явява в изворите и като дестинация на генуезките търговски кораби, превозващи до Ерусалим пилигрими от Западна Европа[836]. От друга страна, моделът на комуникация, който свързвал Константинопол с Яфа и Египет, продължавал да съществува и в началото на XII в.: той е описан от Данаил Черниговски, който посетил Божи гроб в периода 1106/08 г.[837]

Постоянният поток от поклонници, за които говори Насър-и Хосрав, може да е бил временно прекъснат, когато в 1016 г. Василий II наложил забрана върху търговията и пътуванията до мюсюлманските страни. Изключение било направено само за Алепо. Не се знае обаче доколко ефективно е била приложена забраната на императора. Във всеки случай тя била вдигната в 1027 г., когато Константин VIII (1025 – 1028) сключил споразумение с халифа аз-Захир[838].

---

[832] Naser-e Khosraw's Book of Travels (Safarnama). Trans. by W. M. Thakston, Jr. Albany, N. Y., 1986, 39–40.

[833] Пак там, 37–38.

[834] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 37, note 51.

[835] O. Grabar. The Shared Culture of Objects. – In: Byzantine Court Culture from 829 to 1204. Ed. By H. Maguire. Washington, D. C., 1997, 115–130, вж. по-спец. с. 121.

[836] B. Z. Kedar. Mercanti genovezi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta dei secolo XI. – In: Idem. The Franks in the Levant, 11th to 14th Centuries /VR/. Aldershot, 1993, Study I.

[837] J. Wilkinson, J. Hill, W. F. Ryan. Jerusalem Pilgrimage, 1099–1185. London, 1988, 122–126.

[838] W. Felix. Byzanz und die islamische Welt im früheren 11. Jahrhundert. Geschichte der politischen Beziehungen von 1001 bis 1055. Wien, 1981, 80–81.

Според ал-Масуди по времето на император Константин VIII в Кайро пристигнали "търговци, които дошли от Константинопол по море, и посланици, който били пратени до султана"[839]. Съвместното пътуване на търговци и дипломати не бива да ни учудва. А. Тиби предполага, че поради изостената политическа обстановка византийските дипломати вероятно са пътували на борда на военен кораб и че, като пътували с тях, търговците са се възползвали от "държавния" транспорт[840].

Друг център на египетско-византийската търговия било ливанското пристанище Триполи, което през XI в. се намирало под властта на Фатимидите. Насър-и Хосрав съобщава, че в 1047/48 г. видял в Триполи кораби от ар-Рум и ал-Ифриндж, а също и от ал-Андалус и ал-Магреб[841]. С други думи, там акостирали кораби от Византия, Западна Европа, мюсюлманска Испания и Северозападна Африка. Друго средище на споменатата търговия било разположеното във вътрешността Алепо: същият автор отбелязва присъствието на търговци от византийска Мала Азия и Египет в Алепо и съобщава какво е разстоянието от този град до Константинопол[842].

Ливанското пристанище Триполи от своя страна запазило значението си на посредник в египетско-византийската търговия и през втората половина на XI в. В едно писмо от Генизата на Кайро авторът разказва за пътуването си от Александрия до Триполи на борда на пробит плавателен съд. Той се оплаква, че ленът, който носел със себе си, бил леко намокрен и повреден. Корабните помпи, използвани за изпомпване на морската вода, са наречени в писмото с византийското си название; освен това, авторът на писмото казва, че всяка кофа на споменатите помпи имала вместимост, равна на половин византийско буре. Самото писмо няма дата, но е адресирано до Нахрай бен Нисим – богат евреин-търговец и банкер в Египет, който бил активен в периода от 1049 до 1097 г.[843] За нас е по-важно това, че по всяка вероятност писмото е писано от византийски евреин, който бил закупил лен от Египет. Не се знае къде точно е смятал той да продаде въпросния лен. Така или иначе това е още едно доказателство, че през XI в. Египет отново станал важен доставчик на лен за Византия.

С. Гоутийн е установил, че в запазените еврейски документи от Генизата на Кайро са споменати 26 разновидности на египетското ленено платно, като някои видове ленен плат били изключително фини и скъпи[844]. За това, колко високо ценели византийците финия лен от Египет, говори и вече цитираното

---

[839] Al-Mas'udi. Le livre de l'avertissement et de la révision (ed. Carra de Vaux), p. 236.
[840] A. Tibi. Byzantine-Fatimid Relations in the Reign of Al-Mu'izz li-Din Allah, p. 99.
[841] Naser-e Khosraw's Book of Travels (trans. Thakston), p. 13.
[842] Пак там, с. 10.
[843] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, p. 321. За личността на Нахрай бен Нисим вж. M. R. Cohen. Jewish Self-Government in Medieval Egypt. The Origins of the Office of Head of the Jews, ca. 1065–1126. Princeton, N. J., 1980, 102–104.
[844] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, 224–228; ibid., IV, 164–167.

сведение на Насър-и Хосрав за платното от гр. Тинис. Макар че в предходното столетие като основен доставчик на лен за Константинопол се споменават българските земи и тема Стримон, нищо чудно византийците да са се възползвали от подновените връзки с Египет и през XI в. да са започнали да внасят и фин египетски лен. Интересно е, че Насър-и Хосрав завършва описанието си на Тинис, като съобщава, че разстоянието между този град и Константинопол се равнява на 20 дни плаване по море[845]. Това ни навежда на мисълта за наличието на преки контакти между Тинис и византийската столица, която се явявала главен потребител на споменатото ленено платно и на определен тип копринена тъкан (араб.: buqalamun), която също се произвеждала в Тинис.

Докато пребивавал в Кайро, Насър-и Хосрав присъствал на тържественото откриване на напоителния канал, идващ от Нил. Това станало в началото на ежегодния напоителен сезон. За халифа и неговата свита била опъната огромна шатра "от византийски златоткан брокат, украсен със скъпоценни камъни". В шатрата можели да влязат сто от конниците на халифа, за да стоят на сянка. Когато халифът възседнал коня си, той бил заобиколен от 10 000 конници, чиито коне имали покривала от византийски брокат и buqalamun. Но най-любопитното е, че по краищата на споменатия брокат имало втъкани надписи с името на халифа. В двореца всички килимчета и възглавнички също били от византийски брокат или buqalamun и били изработени точно по мерките на двореца[846]. Твърде вероятно е обаче споменатите брокати и коприни, изтъкани по спецификациите на двореца, да не са били оригинални, т. е. да не са били внесени от Византия. Те може да са били произведени в т. нар. firaz, т. е. в държавните работилници на Египетския халифат, а може да са били поръчани и при частни майстори, които били длъжни да предават част от продукцията си на двореца[847].

Коприни и брокати, независимо дали били оригинални или имитации и дали се използвали за дрехи или тапицерии, се срещат в предбрачните договори от X – XII в., открити в Генизата на Кайро. Често се среща и т. нар. rumi mandil, чието название идва от гръцката дума mandelion (кърпа), и който можел да бъде оригинален или имитация. Скъпите тъкани съставлявали важна част от чеиза на еврейската булка[848]. По-богатите булки имали естествено оригинални rumi кувертюри за легло или тапицирани с брокат дивани, като цената на една подобна кувертюра можела да се равнява на сумата, достатъчна за средно голямо семейство да преживее пет месеца[849].

Вносът на оригинални византийски тъкани, доколкото през XI в. е имало такъв, вероятно е бил осъществяван от византийски търговци. Срещу тези скъпоструващи стоки византийците закупували други не по-малко скъпи стоки –

---

[845] Naser-e Khosraw's Book of Travels (trans. Thakston), 39–40.

[846] Пак там, 48, 57.

[847] За системата firaz в Египет вж. R. B. Serjeant. Islamic Textiles. Material for a History up to the Mongol Conquest. Beirut, 1972, 157–160.

[848] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, p. 46; ibid., IV, 191, 315, 320, 329–330.

[849] Пак там, I, с. 46; IV, 299–300, 302–305, 315, 324.

например подправки, фино ленено платно и др. За разлика от копринените тъкани, в писмата от Генизата се споменава само един случай на внос на сурова коприна от Византия. Около 1053 г. евреин от Ерусалим помолил друг евреин, който по това време се намирал в ал-Фустат, да му намери седем ратъла (около 3 кг) "боядисана константинополска коприна" с високо качество[850]. Не се знае дали вторият евреин е бил византиец или не. Така или иначе от писмото се вижда, че към 1053 г. вече е била вдигната изричната забрана евреите да участват в износа на коприна от Константинопол – забрана, която фигурира в "Книга на епарха".

Що се отнася до подправките, купувани от чужденците в Египет, в едно еврейско писмо от 1035 г. се казва, че т. нар. руми не оставили нито едно парче от някакво благовонно дърво, когато си заминали за дома[851]. От текста не става ясно, кои руми се имат предвид – византийците, амалфитанците или венецианците. Договарянето на цените на тези скъпи стоки не било лесно и, изглежда, включвало сериозно пазарене. В едно писмо от 60те години на XI в. пише, че в Александрия "търговците от Константинопол вече са се съгласили на цените", но "тези от Венеция и Крит още се инатят"[852]. Не се знае какво точно са искали да купят в Александрия споменатите търговци, но вероятно става дума за подправки. Друго писмо, написано в Александрия през лятото на 1062 г., споменава за търговци от Константинопол, които купували различни неспоменати по вид подправки; за търговците от Крит и Генуа пък се казва, че купували пипер, но се въздържали от покупка на други подправки, в резултат от което цените им рязко паднали[853].

От цитираните сведения се вижда, че византийско-египетският търговски обмен бил в ръцете както на столични, така и на провинциални търговци от Византия. Едновременно с това писмата илюстрират началния етап от включването на венецианци и генуезци в търговията между Египет и Византия: вероятно те са изнасяли селскостопанска продукция от Крит и срещу нея са закупували подправки. Тъй като по това време било невъзможно да се плава от Крит директно за Египет, търговските кораби може да са минавали през Родос, откъдето да са продължавали пътя си покрай източния бряг на Кипър[854].

Търсенето на една или друга стока в Константинопол можело да повлияе на цената ѝ в Александрия. Писмо от Генизата, датирано в 1094 г., съобщава, че цената на "индигото … падна с една трета; това стана, защото румите получили вест, че индигото не се продава добре в Константинопол"[855]. В края на XI в. друг евреин търговец дава следния съвет на партньора си:

---

[850] Пак там, I, с. 417; IV, с. 402.
[851] Пак там, I, с. 44.
[852] Пак там, IV, с. 168.
[853] S. Simonsohn. The Jews of Sicily, I, 383–1300. Leiden, 1997, 314–316, no. 145.
[854] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 43, note 78.
[855] Английският превод на писмото е даден у: L. A. Udovitch. Time, the Sea and Society, p. 528.

Забележи, че в Александрия не се намират никакви пипер, канела и джинджифил. Ако имаш някои от тези стоки, задръж ги, защото румите търсят само тях. Всичките руми се канят да заминат за ал-Фустат. Само изчакват още два кораба да пристигнат от Константинопол[856].

От цитираните сведения става ясно, че "румите" пристигали с по няколко кораба от Константинопол и ако не намерели търсените стоки в Александрия, продължавали нагоре по Нил, до ал-Фустат. Подправките били основните стоки, които "румите" купували в Египет и изнасяли за Константинопол. Цените на тези стоки на пазара в Александрия варирали според търсенето им в далечната византийска столица – голям потребител на подправки. И в тези два случая не е ясно какви са били споменатите търговци-руми – византийци или италианци, които търгували с Константинопол. Така или иначе към края на XI в. търговските връзки между Константинопол и Египет вече били станали много интензивни, а заедно с тях ставали все по-интензивни и комуникациите между византийската столица и някои егейски острови, от една страна, и египетските пристанища – от друга.

Към категорията на египетските пристанища спадали и портовете на Сирия и Ливан, които по онова време се намирали под властта на Фатимидите. За евреите от Близкия изток земите на Сирия и Ливан съставлявали страната Шам. В еврейско писмо от 1085 г. се споменава за случай отпреди десет години, когато търговци-руми закупили от неназовано пристанище в Шам един вид скъпа червена боя, която се доставяла от района на Индийския океан. От Шам същите руми-търговци се отправили за ал-Фустат в Египет, за да закупят оттам влакно от финикова палма, което се използвало за направата на въжета[857]. Според Д. Джакоби в този случай става дума за византийски търговци, а не за италианци, тъй като най-ранното сведение за присъствие на венецианци в сирийско пристанище, а това е Дамиета, датира от 1119 г.[858] От друга страна, изворите от XII – XIII в. свидетелстват за масирано венецианско присъствие в сирийските пристанища[859].

Освен споменатите вече ценни тъкани, византийците изнасяли за Египет и други стоки. Например в средата и през втората половина на XI в. в писмата от Генизата се споменават доставки на "мастик" от Хиос[860]. Не се знае дали през единайстото столетие Византия е упражнявала някакъв държавен контрол над търговията с тази ценна суровина или такъв контрол е бил установен едва на по-късен етап, в началото на XIV в.[861] От Мала Азия и Крит в Египет било

---

[856] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, p. 44. За датирането на това писмо след 1094 г. вж. пак там, V, с. 104.

[857] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, p. 45.

[858] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 44, note 84.

[859] R. Morozzo della Rocca–A. Lombardo. Documenti del commercio veneziano nei secoli XI–XIII. Torino, 1940.

[860] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, 153–154.

[861] През 1302 г. Андроник II забранил на венецианците да търгуват с "мастик" и сол, а две години по-късно същият император потвърдил правото на генуезците на търгуват с всички

докарвано и сирене[862]. През XII в. Египет вече внасял от Мала Азия билки и лекарствени средства[863]. Някои ценни стоки били реекспортирани от Египет за Индия. Например през 1097/98 г. двама евреи-търговци в Кайро се съдили за реекспорта на висококачествена сушена маточина от Крит и на фин руски лен[864]. Последното сведение илюстрира значимостта на Египет като посредник в търговията на дълги разстояния между Северното Черноморие, Константинопол и егейските острови, от една страна, и Индия, от друга.

Интересно е, че за разлика от предходните столетия, за XI в. нямаме конкретни сведения за износ на дървен материал от Мала Азия или Кипър за Египет. Същото се отнася и за износа на византийско зърно. За целия XI в. имаме само едно сведение за възможен износ на жито за Египет, и то в отговор на извънредни обстоятелства. Става дума за молбата, която в началото на 1054 г. египетският халиф ал-Мустансир отправил до Константин IX Мономах (1042 – 1055) за голямо количество жито от Византия, с което да се облекчи масовият глад, настъпил в Египет поради продължилата две години суша. Императорът се съгласил да разреши износа на искането количество зърно, но не дълго след това умрял. Износът така и не се осъществил, тъй като императрица Теодора (1055 – 1056) отменила решението на предшественика си[865].

От направения преглед на сведенията, датиращи от втората половина на X и почти целия XI в., се вижда, че търговските връзки между Византия и Египет били твърде интензивни. Понякога, макар и рядко, те търпели ограничения в резултат от някакви политически или военни обстоятелства, друг път понасяли щети в резултат от пиратски нападения. Пиратството в тези части на Средиземно море не било ликвидирано и през XI – XII в.[866] Като цяло през периода от 50те – 60те години на X в. до края на XI в. търговията и комуникациите между Византия и халифата на Фатимидите се развивали по възходяща линия. В началото те били осъществявани предимно от византийски и мюсюлмански търговци, но към тях скоро се присъединили и италианци. Затова е нужно да кажем няколко думи и за посредническата роля на италианските търговци във византийската търговия с Египет.

видове стоки, освен "мастик", сол и зърно. Вж. библиографията, цит. у: D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 45, note 87. От своя страна генуезците, които били господари на Хиос от 1304 до 1329, и след 1348 г. поддържали системата на имперски контрол над търговията с "мастик", но я пригодили в известна степен към собствените си нужди. Вж. M. Balard. La Romanie génoise (XII^{e} – début du XV^{e} siècle). Rome, 1978, 742–749.

[862] S. D. Goitein. A Mediterranean Society, I, 46, 124.

[863] S. D. Goitein. A Letter from Seleucia (Cilicia), Dated 21 July 1137. – Speculum 39 (1964), 298–303, вж. по-спец. 299–301.

[864] S. D. Goitein. From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries. – Speculum 29 (1954), 180–200.

[865] F. Dölger. Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches, II: Regesten von 1025–1204. Zweite, erweiterte und verbesserte Auflage bearbeitet von P. Wirth. München, 1995, S. 32, no. 912.

[866] D. Jacoby. What Do We Learn about Byzantine Asia Minor from the Documents of the Cairo Genizah? – In: Byzantine Asia Minor (9th–12th Century). Eds. N. Oikonomides–S. Vryonis, Jr. Athens, 1998, 89–92.

За присъствието на венециански търговци в Александрия научаваме още от разказа за пренасянето на мощите на св. Марко в 828 г.[867], но по това време венецианците едва ли са играели някаква посредническа роля между Византия и арабите. За масово присъствие на амалфитанци в Египет пък научаваме от сведението, което ни дава Яхъя Антиохийски. Той споменава за голямо клане, което станало в ал-Фустат през 996/97 г. и при което били избити множество rum malafita, т. е. християни от Амалфи[868]. В действителност, амалфитанците били установили близки отношения с Фатимидите още по времето, когато Фатимидите били в Тунис и по-късно, в 969 г., им помогнали със своите кораби да завладеят Египет. Редовните доставки на дървен материал и желязо за строеж на кораби осигурили на амалфитанските търговци редица привилегии в Египет[869].

Писмата от Генизата свидетелстват, че през втората половина на XI в. амалфитанци редовно плавали между Константинопол и Александрия. Византийската столица била важна спирка по триъгълния маршрут на амалфитанските търговци, за който вече стана дума. Такава била и Александрия. Други важни спирки по този обширен маршрут били големите пристанища на Мала Азия и Леванта. За посредническата роля на амалфитанците в египетско-византийските търговски отношения свидетелства и едно писмо, писано в периода между 1092 и 1096 г. Авторът на писмото – египетски евреин, живеещ в Константинопол, го предал на свой познат – амалфитански търговец, който се готвел да отплава за Египет[870].

Няма да се спираме на амалфитанските търговци в Египет през XII в., тъй като това излиза извън хронологическите рамки на настоящото изследване. Ще отбележим само, че търговските интереси на Амалфи, които били стимулирани и от добрите отношения на новите норманси господари на Южна Италия и Сицилия с Египет, му попречили да вземе дейно участие в Първия кръстоносен поход. Това обаче довело до прогресивно намаляване на обема на амалфитанската търговия с Египет в хода на XII в. Разбира се, спадът в търговията на амалфитанците с Константинопол и Александрия бил относителен. Те продължили да плават между тези две пристанища и не спрели да го правят дори когато през 50те години на XII в. нападенията на сицилианския крал Рожер II по делтата на Нил довели до обтягане на отношенията между норманите и Египет. Като цяло обаче ресурсите на Амалфи по отношение на хора, капитали и кораби се оказали твърде ограничени в сравнение с тези на главните му съперници – Венеция, Пиза и Генуа. Неговата военноморска мощ също не можела да се сравнява с тяхната, което означава, че Амалфи не разполагал с ефикасно средство за натиск, с което да си извоюва нови търговски привилегии както в Египет, така и във Византия. Венецианците, пизанците и генуезците разширя-

---

[867] Translatio S. Marci. – In: BHL 5283–5284.

[868] Yahya ibn Sa'id al-Antaki. Histoire. Ed. et trad. par I. Kratchkovsky et A. Vasiliev. – Patrologia Orientalis XXIII/2 (Paris, 1932), 447–448.

[869] C. Cahen. Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^{e} siècle, 6–7;

[870] D. Jacoby. The Jewish Community of Constantinople from the Komnenan to the Palaeologan Period. – Византийский временник 55/2 (1998), 32–35.

вали дейността си, следвайки същия воден път, по който преди тях били плавали амалфитанците и през XII в. успели да надминат предшествениците си.

Корабите, с които амалфитанците през XI в. плавали до Александрия и Константинопол, биха могли да се определят – според Б. Кройц – като малки и средни по големина съдове, а трафикът по това време представлявал пътуване на къси и средни разстояния – от порт до порт[871]. Малки и средноголеми били и византийските[872], и мюсюлманските плавателни съдове, макар в отделни писма от Генизата да се споменават и по-големи мюсюлмански кораби[873]. Не било никакъв проблем обаче с малки кораби да се осъществява превозът на дребни и леки, но скъпоструващи стоки, каквито били например подправките и висококачествените тъкани. Транспортирането на селскостопанска продукция и билки също не изисквало големи плавателни съдове. Нещо повече, и изворите от XII в. показват, че търговският трафик в Средиземно море продължавал да разчита основно на малки и средноголеми съдове. Малките кораби останали в употреба още дълго време, като сведения за употребата на такива съдове в търговията между Константинопол и Близкия изток имаме и от XIV в. Що се отнася до по-големите плавателни съдове, те се появили в Леванта към края на XII в. в резултат от изключителни обстоятелства – задачата им била да снабдяват с провизии кръстоносците, които обсаждали Акра. Както посочва Д. Джакоби обаче, ако по-големият капацитет на западните кораби бил голямо преимущество при транссредиземноморските плавания по надлъжната ос изток – запад, той играел доста ограничена роля в обмена по напречната ос север – юг. Независимо от това, ясно е, че от XII в. нататък италианските кораби участвали все по-често в превоза на византийски стоки и пътници по определени морски маршрути. От средата на XI в. имаме сведения и за масов превоз на мюсюлмани с християнски кораби, като тази практика се появила най-напред в Западното Средиземноморие, където пизанците превозвали цели семейства андалуски мюсюлмани[874].

Както видяхме, след средата на X в. търговията на Византия с Изтока се пренасочила основно към Египет, който се превърнал и в голям консуматор на византийски стоки, и във важен търговски посредник между империята и земите от района на Червено море и Индийския океан. Връзките на империята с Египет се осъществявали по море, като през XI в. в тях активно се включили и италианци – предимно амалфитанци и венецианци. Въпреки това обаче, търговията по суша между империята и Изтока съвсем не била елиминирана. Керваните продължавали да вървят, пренасяйки стоки от Китай и Индия през Централна Азия и

---

[871] B. M. Kreuz. Ghost Ships and Phantom Cargoes: Reconstructing Early Amalfitan Trade. – Journal of Medieval History 20 (1994), 347–358, вж. особ. 349–350.

[872] За тонажа на византийските съдове вж. H. Antoniadis-Bibicou. Etudes d'histoire maritime de Byzance. A propos du "thème des Caravisiens". Paris, 1966, 129–137.

[873] Вж. цитираното по-горе сведение за кораб от началото на XI в., който пътувал от Палермо за Александрия и носел на борда си и 400 пътници: S. D. Goitein. Letters of Medieval Jewish Traders, 39–42.

[874] D. Jacoby. Byzantine Trade with Egypt, p. 69.

Месопотамия до бреговете на Средиземно или Черно море. Вече споменахме за тежките климатични условия и множеството опасности по пътя, които трябвало да преодоляват пътуващите с тези керван на дълги разстояния. Сега ще се спрем и на един друг важен за историята на търговията и комуникациите проблем – проблема за това, как бойните действия по източния фронт на Византия се отразявали на керванната търговия между Изтока и империята.

3.4. Керваните от Изтока и войната

Войните, които империята водела по източните си граници през целия X и в началото на XI в., несъмнено засягали по един или друг начин не само районите, които били театър на бойните действия, но и керванната търговия на далечни разстояния. В по-дългосрочен план неспирните войни на Византия срещу халифата на Абасидите спомогнали за неговия крах, но и отворили пътя към империята на един нов и много по-опасен враг – селджуците.

Разбира се, най-пострадавши от византийската реконкиста на Изток били териториите, които пряко попадали в обсега на войната. През X в. например настъплението на имперските армии причинявало значителни щети на бившите мюсюлмански емирства. Продължителя на Теофан съобщава, че по време на кампанията срещу емирството Мелитене през 20те и 30те години на X в. византийските сили "унищожили околните градчета и села, като ги запалили"[875]. Според Яхъя Антиохийски същата стратегия на опожаряване и обезлюдяване на завоюваните територии била използвана и от император Никифор II Фока (963 – 969) по време на бойните действия в Киликия и Северна Сирия[876].

Арабските историци и географи – съвременници на войните, описват напредването на византийските сили, като отбелязват, че мюсюлманите, които отказвали да се покръстят, бивали принудени да напуснат домовете си и да емигрират. Така например когато киликийският град Тарс паднал в ръцете на византийците в 965 г., голяма част от мюсюлманското му население избягало в Антиохия. Когато през 969 г. и Антиохия била превзета от византийците, същите тези бежанци се преместили в сирийския крайбрежен град Баланиас[877].

Мястото на бежанците-мюсюлмани често бивало заемано от пришълци християни, като много от тях били неправославни – например яковити, несторианци и др. Към края на 50те години на X в. голям брой сирийци-монофизити вече били започнали да мигрират към бившето емирство Мелитене[878]. В началото на XI в. в град Мелитене и околностите му имало 56 сирийски църкви[879]. В

---

[875] Theophanes Continuatus. Chron. (ed. Bonn.), p. 415.

[876] Yahya ibn Sa'id al-Antaki. Histoire (trad. Kratchkovsky–Vasiliev), p. 826.

[877] Пак там, с. 797. Вж. и al-Mukkadasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions (trans. Collins), p. 147.

[878] G. Dagron. Minorités ethniques et religieuses dans l'Orient byzantin à la fin du X^{e} et au XI^{e} siècle. – Travaux et Mémoires 6 (1976), 177–216, вж. по-спец. 189–190.

[879] Пак там, с. 194.

края на X в. пък броят на арменците в Киликия и Сирия бил станал толкова голям, че – според Стефан Таронит – трябвало да бъдат основани две нови арменски монофизитски епархии със седалища в Тарс и Антиохия[880]. Разбира се, немалко мюсюлмани или оставали да живеят под византийска власт, или се връщали по домовете си, след като военните действия приключели. Понякога те склонявали да приемат християнството. Именно така постъпили мюсюлманите, които останали в Мелитене[881]. Покръстването обаче не било задължително. Например ибн Хавкал, който писал в последните десетилетия на X в., се оплаква, че много мюсюлмани живеели на византийска територия и нямали нищо против да плащат поголовен данък[882].

Общо взето, депортирането на население от двете страни на границата е останало неотразено в изворите с изключение на Кипър, където имало сблъсък на интереси – коя от двете страни да събира данъците. То е споменато само в доста редките случаи, когато арабските автори говорят за византийски пленници като за част от плячката. А що се отнася до мюсюлманското население, което през X в. бивало депортирано във вътрешността на Византия, то обикновено бивало покръстено и по правило изворите не дават по-нататъшни сведения за живота му[883]. Според арабските автори обаче сирийците-мюсюлмани, които живеели по границата с ар-Рум, били заимствали от византийците лоши качества – например алчност и морална разпуснатост[884].

Но защо тези погранични територии били толкова привлекателни за заселване дори когато там били налице опустошенията на войната? Северна Сирия била отвоювана от Никифор II Фока и Йоан Цимисхий през 60те и началото на 70те години на X в. През следващите десетилетия икономическият просперитет на византийския Изток в голяма степен се дължал на несекващата търговия с мюсюлманите, живеещи отвъд новите граници на империята. С други думи, макар и периодично опустошавани, пограничните райони били привлекателни за заселване на пришълци от други райони именно поради това, че там се провеждала активна трансгранична търговия. Значимостта на тази търговия проличава от т. нар. договор от Сафар, за който вече стана дума и който бил сключен между империята и емира на Алепо.

Емирството Алепо заемало важно място в маршрутите на търговските кервани. То било разположено в пресечната точка на няколко търговски

---

[880] N. Garsoïan. The Problem of Armenian Integration into the Byzantine Empire. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire (ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou), 53–124, по-спец. 56–57.

[881] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, II/2, p. 154.

[882] Ibn Hawqal. La Confuguration de la terre (trad. Kramers–Wiet), p. 186.

[883] M. Tahar Mansouri. Déplacement forcé et déportation de populations sur les frontières orientales entre Byzance et l'Islam (VIIe–Xe siècles). – In: Migrations et diasporas méditerranéennes (Xe–XVIe siècles). Ed. M. Balard et A. Ducellier [Série Byzantina Sorbonensia 19]. Paris, 2002, 107–114.

[884] M. Tahar Mansouri. L'image de Byzance dans les sources arabes. – In: Mélanges L. Cardaillac. Zaghouan–Tunisie, 1995, t. I, 465–488.

маршрута, които свързвали Мала Азия с Месопотамия и Египет. Защитен от цяла верига крепости, Алепо бил най-северният център на т. нар. Плодороден полумесец и държал ключа към контрола над Северна Сирия. А пък пътят на керваните през Сирия и Киликия за вътрешността на Византия бил толкова важен, че когато в края на 70те години на X в. избухнала гражданска война между Василий II и метежника Варда Склир, войските им водили ожесточена битка в проходите на планината Таврос, за да установят контрол над него[885].

Що се отнася до имперския контрол над емирство Алепо, Василий II използвал икономически средства, за да го запази във византийската сфера на влияние. Около 1015 г., когато египетският халиф ал-Хаким (996 – 1021) започнал прословутите си гонения срещу християните, ответната мярка на императора била да забрани всякаква търговия с поданиците на халифа. Забраната на Василий II не важала обаче за т. нар. Бану Килаб – бедуинско племе, което запазвало своята независимост върху територията на Алепо. Две години по-късно халифът завладял едноименния град, но императорът успял да подкупи наложения от Фатимидите нов управител на Алепо, като му дал монопол върху търговията с Византия. В резултат от това споменатият управител се разбунтувал срещу ал-Хаким, а Алепо останал под византийско влияние[886].

Не бива да се подценява и морската търговия между Византия и мюсюлманска Сирия, за която вече стана дума. По-горе споменахме кораба, пренасящ сирийско стъкло за претопяване в балканските работилници, който потънал в Серче Лиманъ, срещу Родос. На борда му са намерени медни монети, сечени от Василий II, и златни монети на неговия съвременник и съперник – халифа на Египет и Сирия ал-Хаким. Това е доказателство за наличието на търговски контакти по море между Византия и мюсюлманска Сирия по времето, когато Василий II бил наложил забрана да се търгува с поданиците на ал-Хаким.

От основно значение за византийския търговски обмен с Централна Азия и Далечния изток обаче си оставала сухопътната търговия. Именно тази търговия довела до бързото икономическо съвземане на някогашното емирство Мелитене. Самият град Мелитене – дн. Малатия в Югоизточен Анадол – се намирал в пресечната точка на няколко важни търговски пътя: на изток от него била Армения, износител на високо ценени копринени и вълнени тъкани[887]; на юг се намирала ал-Джазира – "източникът на всички блага за Ирак"[888]. Арабските географи и пътешественици споменават и други градове в Киликия, Сирия и Месопотамия, които били разположени на важни пътища, свързващи Изтока с Византия. Такъв град например бил Амида, разположен близо до изворите на р.

---

[885] Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum (ed. Thurn), p. 32.

[886] Мирът между Византия и Фатимидите бил сключен едва в 1027 г. при император Константин VIII. Вж. G. Schlumberger. L'épopée byzantine, II, p. 452 sq.

[887] Ibn Hawqal. La Confuguration de la terre (trad. Kramers–Wiet), p. 338; al-Mukkadasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions (trans. Collins), 329–331; al-Tanukhi. Table Talk of a Mesopotamian Judge. Trans. D. Margoliouth. London, 1922, p. 137.

[888] Al-Mukkadasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions (trans. Collins), p. 124.

Тигър: той служел като склад и разпределителен пункт за ленените тъкани, доставяни от Византия[889].

Около 200 км надолу по течението на Тигър бил разположен град Джазират ибн Умар, който се намирал в пресечната точка на търговските пътища, идващи от Армения, Византия, Маяфаракин и Аран[890]. На още неколкостотин км по-надолу по реката се намирали градовете Мосул и Тикрит, като и двата били свързани с търговията между Изтока и Византия. Някои родове в тях били натрупали значително състояние от речната търговия. Такива богаташи например били тикритските търговци от рода Бану Абу Имран. Когато се преселили в Мелитене, те – заедно с други богати преселници от Тикрит – се покръстили и станали едни от най-големите ктитори на църкви в новото си местоживелище. Нещо повече, богатството на търговците Бану Абу Имран било толкова голямо, че те били в състояние да дадат пари на заем на Василий II, за да издържа войската си в Мелитене през зимата на 1022 г.[891] За богати търговци в Мосул пък разказва ибн Хавкал[892].

Тук трябва да направим малко отклонение, за да покажем как интегрирането в имперската провинциална администрация на отвоюваните от византийските армии земи влияело на връзките на Византия с Изтока от 70те години на X в. насетне. Успешната реконкиста на някогашни имперски територии, проведена от императорите Никифор II Фока и Йоан Цимисхий, довела до образуването на нови административни области. Те били наречени катепанати и начело на всяка от тях стоял катепан, наричан понякога и дук. Вече видяхме, че по времето на Никифор II Фока или Йоан Цимисхий византийските владения в Южна Италия били реорганизирани в катепанат Италия. По същото време на изток били създадени три катепаната: Антиохия била център на южния, в основата на югоизточния била някогашната тема Месопотамия, а на североизточния – бившата тема Халдия. По времето на следващия владетел, Василий II, били създадени още три катепаната. Това били катепанатът Иберия, който включвал земите на бившето грузинско княжество Тао; катепанатът Васпуркан, включващ бившето арменско княжество със същото име, което се намирало на юг от езерото Ван; и катепанатът България, на северозападния край на империята, който бил създаден към края на управлението на този император. Но както отбелязва К. Холмс, организацията на управлението в пограничните области на империята не била създадена в резултат от предварително обмислен план на централното пра-

[889] Пак там, с. 133.

[890] Ibn Hawqal. La Confuguration de la terre (trad. Kramers–Wiet), p. 219.

[891] The Chronography of Gregory Abu'l Faruj, the Son of Aaron, the Hebrew Physician, Commonly Known as Bar Hebreus. Ed. and Trans. E. A. Wallis Budge. London, 1932, p. 178; Chronique de Michel le Syrien, Patriarche Jacobite d'Antioche (1169–1199). Ed. et trad. par J. B. Chabot. Paris, 1905–1910, 144–145.

[892] Ibn Hawqal. La Confuguration de la terre (trad. Kramers–Wiet), p. 209. По-подробно за ролята на търговията за икономическото възстановяване на териториите, отвоювани от византийците в края на X и началото на XI в., вж. C. Holmes. 'How the east was won' in the reign of Basil II. – In: Eastern Approaches to Byzantium. Papers from the 33rd Spring Symposium of Byzantine Studies, Warwick, Coventry, March 1999. Ed. By A. Eastmond. Aldershot, 2001, 41–56, поспец. 42–45.

вителство, а се провеждала малко или повече ad hoc, в отговор на протичащите на място процеси. Така различни обстоятелства от политическо, дипломатическо или военно естество пораждали необходимостта от чести промени в организацията на византийската власт по места. Нещо повече, изпращаните от Константинопол висши функционери представлявали само част от една твърде гъвкава форма на местно управление, която се стремяла да се пригоди към разнородното по състава си население на пограничните райони[893].

Към края на X и началото на XI в. проблемите на местната власт в източните провинции на Византия произтичали както от споменатия твърде разнороден характер на населението, включващо представители на най-различни етноси, много от които били мюсюлмани или неправославни християни, така и от различната степен на интеграция на отделните области, които били завладени и включени в провинциалното управление по различно време и при различни обстоятелства. Към тези проблеми се прибавяли и други: това били непрестанните погранични конфликти с местни владетели – както християнски, така и мюсюлмански – от другата страна на границата и метежите в самата Византия, предвождани от Варда Фока и Варда Склир. Накрая трябва да се спомене и фактът, че на мястото на отиващия си халифат на Абасидите се възправял друг, по-силен халифат – този на египетските Фатимиди, които претендирали за власт над териториите, които Византия неотдавна си била отвоювала от арабите.

Отговора на въпроса, как византийската власт в източните провинции е оцеляла в условията на непрекъснат натиск от страна на хегерогенното местно население и на многобройните си мюсюлмански и християнски съседи, К. Холмс търси в историята на организирането на източните катепанати – Халдия, Месопотамия, Антиохия, Иберия и Васпуракан[894]. Но това е само едната част от отговора – тази, която е по-лесно доловима в изворите. Другата част произтича от факта, че въпреки сложната обстановка в източните провинции на империята и отвъд границите ѝ, търговията на далечни разстояния не спряла, а продължила да носи приходи от мита и транзитни такси. Полза от тази търговия, която свързвала Далечния изток със Средиземноморието, реално имали всички и никой нямал интерес да ѝ пречи.

В запазените извори, както казахме, на преден план обикновено излизат политическите и военните събития по източната граница от времето на Никифор Фока, Йоан Цимисхий и Василий II, докато търговските контакти се споменават твърде рядко. И все пак от време на време се натъкваме и на сведения за известни търговци, като например богатия тикритски клан Бану Абу Имран, от които научаваме, че посредническата търговия можела до доведе до натрупване на значително богатство.

Интересна картина на живота в "новите" територии на империята в десетилетията след приключване на завоеванията на Василий II рисува разказът на ибн Бутлан. Той бил арабин християнин, лекар по професия, който в 1048/49 г.

---

[893] C. Holmes. Basil II and the Governance of Empire, 301–303.
[894] Пак там, 313–391.

пътувал от Багдад през Северна Сирия за Антиохия. След като мимоходом съобщава, че Антиохия имала гарнизон от 4 000 човека, той преминава към описание на разнородното население в околността и казва, че неговото добруване се дължало на разцвета на земеделието и търговията в този район. След това ибн Бутлан дава подробно описание на Лаодикея – пристанищен град, който през последната четвърт на X в. бил на предната линия на византийските набези срещу владенията на Фатимидите в Сирия. Ибн Бутлан обаче и дума не обелва за укрепленията на града или за разположения в него гарнизон, ако е имало такъв. Вместо това той проявява интерес към пристанището, античните паметници, някакъв езически храм, който бил обърнат в джамия, а после – в църква, изброява запазените и при новата власт джамии. Ибн Бутлан се интересува и от пазарите на Лаодикея и намиращите се там търговци и контрольори[895]. Преди това той коментира надълго и нашироко живота в околностите на града[896]. С други думи, пред нас се очертава картината на една, така да се каже, демилитаризирана зона, която към средата на XI в. процъфтявала. В основата на този просперитет били земеделието и търговията.

Макар ибн Бутлан да не споменава изрично дали говори за локална търговия или за търговия на дълги разстояния, лесно можем да си представим, че и в средата на XI в. една от крайните дестинации на идващите от изток керван била Антиохия, а оттам стоките стигали до сирийските пристанища Селевкия и Лаодикея. По това време Северна Сирия се радвала на мир и благоденствие, които по тези места щели да продължат докъм края на XI в. Но в източните провинции на Византия вече започвали да се случват някои тревожни събития, които предвещавали катастрофата от 1071 г. Например по времето на император Константин X Дука (1059 – 1067) градските първенци в Мелитене настоявали крепостните стени да бъдат поправени, за да се предпази градът от зачестилите нападения на селджуците и на арменските разбойници[897].

Онези от идващите от изток търговски кервани, които от Месопотамия тръгвали на север към южното крайбрежие на Черно море, вероятно са се чувствали сравнително защитени от многобройните укрепления и гарнизони, разположени в кавказките катепанати Васпуркан и Иберия. Но и в тези райони на империята понякога царяла несигурност. Понякога тя била породена от нападения над тамошните гарнизони: например в 1035 г. арменският град Пекри, който неотдавна бил преминал в ръцете на византийците, бил превзет от местни мюсюлмани[898]. Друг път несигурността се пораждала от честата смяна на изпращаните от Константинопол управители на единия или другия катепанат. Тези чести смени се виждат и от сигилографските данни[899].

---

[895] The Medico-Philosophical Controversy between Ibn Butlan of Baghdad and Ibn Ridwan of Cairo. Ed. And Trans. J. Schlacht and M. Meyerhof. Cairo, 1937, p. 57.

[896] Пак там, 54–55.

[897] F. Tinnefeld. Die Stadt Melitene in ihrer späteren byzantinischen Epoche (934–1101). – In: Acts of the 14th International Congress 1971. Bucharest, 1974. Vol. II, 435–443, вж. особ. 436–438.

[898] Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum (ed. Thurn), p. 388.

[899] C. Holmes. Basil II and the Governance of Empire, p. 367.

Тук трябва да отбележим, че керваните от Изтока пътували не само към пазарите на големите градове в империята, но и към панаирите, с които в края на X и през по-голямата част от XI в. била осеяна византийската провинция. Те може да са пътували до панаира, който бил учреден в една от крайните точки на Пътя на коприната – Трапезунд, по всяка вероятност по времето на Василий II[900]. Със сигурност са пътували и до т. нар. Панаир на благовонията (гр.: myrepsika), т. е. на подправките, който ежегодно се провеждал в град Августопол в малоазийската тема Анатоликон[901]. В Мала Азия важни панаири се провеждали и в градовете Ефес[902] и Хоне[903]. Като изключим панаира в Лакедемон (Пелопонес), за който житието на св. Никон Метаноите ни съобщава, че се провеждал в рамките на града[904], във византийската провинция от XI в. панаирите обикновено се провеждали извън градските стени. Това понякога ги правело жертва на вражески нападения. Например Георги Кедрин разказва, че докато Василий II бил зает с обсадата на Видин, Самуил с бърз ход стигнал Адрианопол и го нападнал на празника на Успение Богородично (15 август). Той завладял с внезапно нападение и панаира, който ежегодно ставал на този ден при стечение на много народ, и като събрал много плячка, се върнал в страната си[905].

"Книга на епарха" споменава и за някакъв панаир (panegyris) в Константинопол, където прандиопратите можели в продължение на няколко дни, определени от градската управа, да закупуват облекла и тъкани от Сирия и Багдад. Според А. Лайу става дума за стоки, внесени в Константинопол най-вероятно по море и продавани по някое време през есента; така поне една от функциите на международния панаир била спазена, а именно – покупката на предмети на лукса, докарани от голямо разстояние. Липсвали обаче другите функции на панаира, които давали възможност на търговците свободно да купуват и продават стоките си един на друг[906]. Нямаме сведения докога е просъществувал този градски панаир, но е ясно, че на него са идвали търговци, които донасяли стоки от Сирия и Месопотамия.

Както видяхме, след приключването на завоеванията на Василий II (1025) настъпила ера на относителен мир и сигурност за Византия. При този владетел империята достигнала на изток границите си от времето преди арабските завоевания – факт, който дал основание на по-късни византийски автори да сравняват Василий II с император Ираклий[907]. Но в дългосрочен план управлението на Василий II имало и някои негативни последици за империята, включително и за

---

[900] Sp. Vryonis, Jr. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor, 16, 39–40.
[901] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, II/2, p. 400.
[902] C. Foss. Ephesus after Antiquity, 110–11, 126.
[903] Sp. Vryonis, Jr. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor, p. 20, note 112.
[904] Ch. Bouras. Aspects of the Byzantine City, Eighth–Fifteenth Centiries – EHB, vol. II, 497–528, вж. по-спец. с. 514, бел. 193.
[905] Georgii Cedreni Compendium Historiarum (ed. Bonn.), vol. II, 449.6–456.2. Срв. ИБИ XI, София, 1965, 278–283.
[906] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 732.
[907] Michaelis Choniatae Epistulae. Ed. F. Kolovou [CFHB 41]. Berlin, 2001, p. 285.

източните ѝ провинции. Както посочва М. Анголд, чрез завоеванията си Василий II унищожил традиционни буферни зони, а охраняването на границите наложило на империята непоносимо финансово бреме. В по-общ смисъл Василий II завещал на наследниците си един модел на управление, при който редица по-късни събития, като вътрешните междуособици и поражението от външни врагове – нормани, печенези и турци, били неизбежни[908].

Като цяло оценката на М. Анголд за последиците от управлението на Василий II е доста негативна. Но каквото и да е мнението на днешните историци за управлението на този император[909], не може да се отрече, че то дало на Византия един почти половинвековен мир, който продължил до битката при Манцикерт в 1071 г. и завладяването на Бари от норманите през същата година. Тези две събития отбелязали началото на една нова епоха, когато империята отново щяла да бъде въвлечена във война на два фронта – на изток и на запад, а понякога и на Балканите. Накрая Комнините успели да стабилизират положението по източната граница, но с цената на териториални загуби. Кавказ, а също и Южна Италия и Сицилия били изгубени, този път завинаги.

Със загубата на Кавказкия регион били прекъснати и някои от пътищата на търговията на Византия с Изтока. Други маршрути на източната търговия пък били прекъснати поради селджушките завоевания във вътрешността на Мала Азия. Но ако керванната търговия на империята с Изтока претърпяла загуби, то Южните Балкани, в т. ч. и егейските острови, навлезли в период на безпрецедентен икономически разцвет[910]. През последната четвърт на XI в. империята вече била плътно въвлечена в търговските начинания на италианските морски градове – главно Амалфи и Венеция, които превърнали Византия и Египет в основен обект на търговията си в Източното Средиземноморие. Малко по-късно към Византия и Египет щели да насочат погледа си и Пиза и Генуа.

Византийските градове в Мала Азия, които още не били завладени от селджуците, продължили да се развиват и през XI – XII в. Традиционният възглед, че Комниновият разцвет на тези градове бил краткотраен и че те претърпели упадък през XI в. и били разграбени от селджуците през XII в.[911], се оспорва от редица учени. Въз основа на наличния изворов материал П. Тивчев, Я. Караянопулос, В. Хрохова, А. П. Каждан и др. доказват, че не би могло да се говори за упадък на тези центрове на византийската търговия и комуникации с Изтока през XI – XII в.[912]

---

[908] M. Angold. The Byzantine Empire 1025–1024. 2nd ed. New York, 1997, 24–34.

[909] Вж. прегледа на оценките за Василий II в модерната историография: C. Holmes. Basil II and the Governance of Empire, 16–65.

[910] A. E. Laiou. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, p. 737.

[911] Sp. Vryonis, Jr. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor, 78–80.

[912] P. Tivčev. Sur les cités byzantines aux XI^{e}–XII^{e} siècles. – Byzantinobulgarica 1 (1962), 152–166; Γ. Καραγιαννοπούλος, Κεντροφύγοι και κεντρομόλοι δυνάμει στον βυζαντινό κόσμο. Αθήνα, 1976, p. 18 sq.; V. Hrohová. Les villes byzantines aux 11^{e}–13^{e} siècles: phénomène centrifuge dans l'évolution de la société byzantine. Athènes, 1976, 6–9; А. П. Каждан. Византийские города в VII–XI вв. – Советская археология 21 (1954), 177–179; A. P. Kazhdan–A. Wharton Epstein. Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries, 36–38.

Що се отнася до пътуванията на керваните из вътрешността на Мала Азия и до Югоизточното Черноморие, през XII – XIII в. те били възобновени чрез селджушката търговия, която следвала старите маршрути на византийските търговци. Главните търговски пътища водели от черноморските пристанища, най-вече от Самсун, през Сивас, Кайзери (Кесарея) и Коня (Иконион) към средиземноморските градове Аланя и Анталия. Керваните продължавали да пътуват и от селджушка Анатолия до Дамаск, Багдад и още по-далеч. Заедно с керваните сега пътували и търговци на роби – предимно татари, които водели със себе си бъдещи мамелюци от Черноморския регион; пътят им минавал през Анадола и стигал до Средиземно море, където крайната точка на пътуването им била Египет [913].

От втората половина на XIII в. нататък започнало "прекрояване" и на мрежата от комуникации, която свързвала Средиземно море с Далечния изток. На наследниците на Чингиз хан им бил необходим почти век, за да променят политката си на брутална война и да преминат към мир и относителна толерантност. Разбира се, и на изплашените европейци им било необходимо известно време, за да забележат промяната. Необикновената схватливост и вродената им гъвкавост позволили на италианските търговци – най-напред на генуезците, а след това и на венецианците, да разберат, че ако се доверят на монголите, те биха могли да заобиколят арабите, които до онзи момент действали като посредници в търговията с Далечния изток. Сега вече италианците можели да пътуват при относителна безопасност до практически неизвестните за тях земи, които западноевропейците наричали с общото име "Индии" и за чиито богатства се носели легенди. Маршрутите, използвани от италианците, били различни: някои тръгвали от Кафа или Тана на Черно море и вървейки на изток, стигали до Туркестан в Централна Азия; други тръгвали през Мала Азия и Персия и пресичайки границата на монголските владения с Индия, достигали Делхи. Мнозина обаче не отишли толкова далеч, а основали свои колонии в персийския град Табриз, в Сарай на Волга и дори в Угренч в Централна Азия – градове, които благодарение на италианското участие в подновената търговия на Средиземноморието с Изтока станали толкова известни, колкото били Константинопол и Александрия в предходната епоха[914]. Темата за т. нар. експлозия на италианската търговия през XIII – XIV в., чийто географски обхват се простирал от Гренландия до Пекин[915], излиза извън хронологическите рамки на настоящото изследване.

По правило, войните и завоеванията в Мала Азия и Близкия изток не можели трайно да попречат на търговските кервани да пътуват по вековните маршрути, свързващи Средиземно и Черно море с необятната Азия и нейния Далечен изток. Те само водели до периодични промени в предпочитаните от търговците

[913] O. R. Constable. Housing the Stranger in the Mediterranean World, 256–257.
[914] R. S. Lopez. The Commercial Revolution, 110–111.
[915] Пак там, 106–113.

маршрути, а оттам – и до частично преструктуриране на мрежата от комуникации между Средиземноморието и Азия.

Глава пета: ПРЕБИВАВАНЕ НА ЧУЖДЕСТРАННИТЕ ТЪРГОВЦИ В КОНСТАНТИНОПОЛ

След като се спряхме на темата за включването на византийската столица в разрастващата се по своя обхват и интензивност търговия на далечни разстояния, нека сега накратко да се спрем и на условията, при които чуждите търговци имали право да пребивават в Константинопол. Хронологически нашето изследване обхваща периода между, от една страна, "отварянето" на пазара в имперската столица за по-значително участие на чужденци, което започнало в началото на X в., и, от друга страна, създаването на първите колонии на италиански търговци в Константинопол, което започнало в последните десетилетия на XI в.

През целия X и първата половина на XI в. пребиваването на търговци – провинциалисти и чужденци, в Константинопол било подробно регламентирано от споменатата вече "Книга на епарха". Едва от времето на Алексий I Комнин насетне правата и задълженията на чуждите търговци, резидиращи във византийската столица, започнали да се определят от дадените им императорски грамоти. Както ще видим, през разглеждания период русите представлявали изключение от общите положения за пребиваване на чужденци в Константинопол: те имали някои специални права, но за тях важели и някои допълнителни ограничения. Тези по-различни условия на пребиваване и търговия били резултат от договорите, сключени между империята и Киевска Рус.

По принцип докъм средата на XI в. на чуждите търговци им било забранено да закупуват и изнасят от Константинопол определени стоки, над търговията с които държавата имала монопол. След това, изглежда, имперската политика в това отношение претърпяла "либерализация" и забраните, или поне някои от тях, били вдигнати. Пристъпвайки към темата за чуждите търговци в имперската столица, ще започнем с местата, на които им било позволено да живеят и търгуват по време на престоя си в Константиновия град.

1. Чужденците в комерсиалната топография на Константинопол: митати, градски и извънградски пазари

След продължително и изпълнено с превратности пътуване по суша и вода, след плащане на куп транзитни такси и вносни мита търговците, тръгнали за Константинопол, най-сетне пристигали в крайната точка на пътуването си. Притокът на стоки за огромния пазар на имперската столица никога не секвал, а заедно с него не секвал и притокът на хора. За да се разберат по-добре условията на пребиваването и дейността на чуждите търговци в имперската столица,

важно е да се знае каква е била комерсиалната топография на града. За съжаление средновизантийският период не ни е завещал текст от типа на т. нар. Notitia urbis Constantinopolitanae – полуофициален документ, съставен около 425 г. от оттеглил се от служба чиновник, в който се изброяват множество държавни и частни сгради според тяхната функция[916]. За разглеждания от нас период разполагаме единствено с "Книга на епарха". Тя обаче съдържа географски и архитектурни сведения за града само дотолкова, доколкото в нея се споменава къде са се помещавали някои от гилдиите, занимаващи се с частна търговия, регулирана от държавата.

Географската среда на държавно-контролираната търговия в Константинопол била свързана с изисквания от архитектурно естество. Като се има предвид хълмистият терен, местоположението на някои търговски сгради се определяло от техните размери. Пазарите и складовите помещения например изисквали широко и равно място. За разлика от други антични и средновековни градове обаче, Константинопол не е бил обект на системни археологически проучвания, поради което физическите данни за неговата средновековна търговска архитектурна са сравнително малко на брой[917].

Едновременно с това от запазените писмени сведения се вижда, че известните ни от късната античност търговски части на града – пазари, квартали, улици със сергии и други търговски пунктове, магазини, работилници, складове, странноприемници, панаири и пр. – продължили да съществуват и през VII – VIII в. С други думи, по отношение на комерсиалната топография на града между късната античност и ранното средновековие имало приемственост, а доходите от занаяти и търговия в Константинопол във всяка една епоха били достатъчно високи, за да съществува стремеж към извличане на все по-големи печалби[918] (*вж. фиг. 13*).

Промулгираната в 911/12 г. "Книга на епарха" изрежда 22 вида занаятчийско-търговска дейност на константинополските гилдии (или корпорации), някои от които били разположени на специално отредени за това места[919]. Поименно са споменати някои площади-пазари (гр.: fora, agorai) и покрити с портици улици (гр.: stoai), а редица известни ни още от късната античност складове (лат.: horrea) и покрити пазари за месо (лат.: macella), макар и неспоменати поименно в "Книга на епарха", могат да бъдат локализирани благодарение на сведения от други текстове. Информация за комерсиалната топография на града за периода VIII – X в. се съдържа и в съчиненията на патриографите[920].

---

[916] Notitia dignitatum. Ed. O. Seeck. Berlin, 1876, 229–243.

[917] M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople. – DOP 54 (2000), 189–207.

[918] С. Б. Сорочан. Византия IV–IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. Харьков, 1998, 323–428.

[919] T. Thomov–A. Ilieva. The Shape of the Market: Mapping the Book of the Eparch. – Byzantine and Modern Greek Studies 22 (1998), 105–116.

[920] Scriptores originum Constantinopolitarum (ed. Preger); Constantinople in the Early Eighth Century: The Parastaseis Syntomoi Chronikai. Ed. A. Cameron–J. Herrin. Leiden, 1984.

Тук няма да разглеждаме сведенията за пазарите на месо, живи животни, риба, зърно и хлебни произведения и други храни, тъй като тези стоки били предмет главно на вътрешната търговия[921]. Няма да се спираме и на разположението на дюкяните на някои занаятчии – например свещари, сапунджии, сарачи и др., понеже това били работилници-магазинчета на местни хора. Ще се спрем на местата, отредени за продажбата на вносни стоки – например за тъканите и одеждите, внасяни от Сирия, както и на домовете за временно пребиваващи в столицата чужденци. Трябва да се кажат няколко думи и за възникналия през средновизантийския период "сателитен" пазар, който бил разположен извън границите на града, още повече че българите, изглежда, са били първите чужденци, които се възползвали от тази новост.

Според "Книга на епарха" внесените от Сирия килими, ценни тъкани и одежди трябвало да се продават на едро само там, където били отседнали сирийските търговци – в домовете за временно пребиваващи в столицата чужденци, наречени митати. В главата, посветена на прандиопратите, т. е. на гилдията, която имала монопол върху сирийския внос, подробно се регламентира търговията с тези стоки, като се изтъква, че тя била поставена под стриктния контрол на епарха.

Както се вижда от самото име на тяхната гилдия, прандиопратите били търговци на "прандии", т. е. на дребни галантерийни стоки; те имали правото да закупуват и готови дрехи (гр.: esthemata), но при условие че тези дрехи са вносни; иначе монопол върху търговията с дрехи, които били ушити в Константинопол, имали вестиопратите[922]. "Книга на епарха" налага ограничения върху дейността на чужденците, в случая – на сирийските търговци. Едновременно с това тя регламентира и съответно налага някои ограничения на дейността на цариградската гилдия на прандиопратите, която имала монопол върху търговията на дребно със сирийски стоки. Гилдията на прандиопратите била поставена под надзора на служител, който се наричал екзарх и бил назначаван от епарха[923]. Чужденците сирийци били длъжни да продават стоката си на едро на въпросните прандиопрати, които пък имали правото да я препродават на дребно[924].

Както вече отбелязахме, стоката, доставяна за препродажба на прандиопратите, трябвало да бъде съхранявана в своята цялост в дом за временно пребиваващи чужденци (гр.: en … oiko ton mitaton), така че всички прандиопрати, събрани на едно място, да могат да разпределят стоката помежду си. Така трябвало да се постъпва и когато пристигнели от Сирия "сарацинските

---

[921] За пазарите на месо и риба вж. M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople, 199–200. За пазарите на хляб, вино и зехтин вж. пак там, 200–201. За пазара на риба вж. и G. Maniatis. The Organizational Setup and Functioning of the Fish Market in Tenth-Century Constantinople. – DOP 54 (2000), 13–42. За пазара на пшеница вж. idem. The Wheat Market in Byzantium, 900–1200. – Byzantinoslavica 62 (2004), 103–124.

[922] Вж. коментар в: Книга епарха (ред. Сюзюмов), с. 157.

[923] Книга епарха V. 1 (ред. Сюзюмов), 53–54.

[924] Пак там, V. 5, с. 54. Срв. коментар – с. 161.

стоки", в т. ч. езофори, авдии, фуфулии, таласии, багдадски гладки и мъхести килими. При това разпределение всички членове на гилдията трябвало да имат равни права, като стоката трябвало да се пробира от прандиопратите заедно с онези сирийци, които вече били живели в Константинопол не по-малко от десет години. Всички прандиопрати трябвало да се помещават и да продават на дребно стоката си, закупена от сирийците, на едно място в града, а именно в т. нар. Емволос[925]. А пък сирийските търговци, които внасяли стоки, нямали право да живеят в домовете за временно пребиваващи, т. е. в митатите, повече от три месеца, а напротив – в рамките на тези три месеца трябвало да приключат и с продажбата на стоката си, и със закупуването на нова стока[926]. Тъй като износът на ценни метали от Византия бил забранен, чужденецът търговец, който си тръгвал от Константинопол, не можел да изнесе пари, а само нова стока, която е закупил с парите от вече продадената стока.

И така тук имаме два важни момента, отнасящи се до комерсиалната топография на Константинопол. Първо, сирийските търговци били задължени не само да пребивават в митати, но и там да държат стоката си на склад и да извършват сделките си по продажбата ѝ на едро. И второ, след като ги закупели от сирийците, прандиопратите били задължени да продават въпросните стоки на дребно на едно-единствено място в града. Това бил т. нар. Емволос, състоящ се от закрити галерии, в които магазини и работилници се отдавали под наем на търговци и занаятчии. Стремежът на византийската държава да контролира чрез службата на градския префект и самите чужди търговци, и търговията на дребно с внасяните от тях стоки е повече от очевиден.

В "Книга на епарха" домове-митати се споменават и във връзка с чуждите търговци – вносители на сурова коприна (гр.: metaxa). В раздела, посветен на метаксиопратите, се казва, че "тези, които пристигат със сурова коприна от чужбина, се освобождават при продажбата ѝ в митатите от всички търговски такси, освен наема за квартира и храна"[927]. Метаксиопратите от своя страна нямали право да пътуват извън града за закупуване на суровина[928]. През X в. основното количество сурова коприна все още се внасяло от чужбина. От цитирания текст не става ясно, от каква народност са били вносителите на тази коприна и дали те са пребивавали и извършвали сделките си в същите митати, в които са отсядали и търгували споменатите по-горе сирийски вносители на тъкани и одежди. Ясно е обаче, че вносът на "метакса" е бил насърчаван от византийската държава, което обяснява и защо чужденците-вносители на тази ценна суровина са били освобождавани от всякакви налози.

Трудно е да се каже, защо домът за временно пребиваващи чужденци в столицата е наречен в "Книга на епарха" oikos ton mitaton ("дом на митатите"). В средновизантийския период думата "митатон" била фискален термин, но се

[925] Пак там, V. 2, с. 54.
[926] Пак там, V. 5, с. 54.
[927] Пак там, VI. 5, с. 55.
[928] Пак там, VI. 12, с. 56.

употребявала също така и като название за някакъв специфичен вид държавно-контролирано стопанство в "Азия и Фригия": според Константин Багренородни този вид стопанство имало задължението да доставя мулета и коне за имперската армия[929]. В нашия случай "домът на митатите", изглежда, е нещо средно между странноприемница за чужденци и търговско учреждение, поставено под контрола на властите.

Не знаем със сигурност на кои места в града и в какви сгради са се помещавали "домовете на митатите". Р. Лопес например предполага, че константинополските митати, които на пръв поглед приличат на другите известни ни средновековни странноприемници – ханове, фундуци, фондаки, лобии, лонхи, халета, хофове и пр., са се помещавали в сгради, купени или взети под наем от имперското правителство; византийските власти били възприели този метод на разквартируване на чуждите търговци в столицата, за да могат да ги държат под око и да контролират сделките им[930]. Наистина, като се има предвид, че митатите се намирали под надзора на общинските власти и били достатъчно обширни, за да предоставят на чужденците не само подслон, но и складова площ за стоката им и място за извършване на сделки, може да се допусне, че те са се помещавали в просторни сгради, които са били общинска или държавна собственост.

Кои биха могли да бъдат тези сгради? В късната античност в Константинопол имало най-малко шест големи склада за храни (лат.: horrea). Те били разположени в два региона – пети и девети – на столицата, в непосредствена близост до четирите пристанища, съответно Просфориона и Неориона на Златния рог и Теодосиевото и Юлиановото пристанище на Мраморно море[931]. С. Манго допуска, че пет от шестте известни ни horrea са били житници, а само един – т. нар. horrea olearia – е бил склад за зехтин[932]. Обикновено т. нар. horrea представлявали две успоредни редици със складови помещения, които най-често имали продълговата форма[933].

Тъй като в късната античност хлябът, виното и зехтинът се разпределяли от държавата по системата annona, шестте големи склада на Константинопол – три от които били наречени по имената на императори – най-вероятно са били запазени за държавна употреба. Може да се допусне, че освен големите държавни складове, в столицата е имало и множество по-малки складове за частна употреба[934]. След VII в. обаче аноната престанала да се практикува, освен за военни доставки. Не се знае със сигурност каква е била след VII в. съдбата на някогашните големи държавни складове за жито и други храни. "Книга на епарха" например съдържа редица постановления за хлебарите, но не споменава откъде те са закупували нужното им жито. През X в. може би е продължавал да служи

[929] Const. Porphyr. De cerim. (ed. I. Reiske), p. 458.19. Срв. The Oxford Dictionary of Byzantium, vol. II, p. 1385: mitaton.
[930] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, 27–28.
[931] Notitia urbis Constantinopolitanae (ed. Seeck), 233–234, 237.
[932] C Mango. Le développement urbain de Constantinople, p. 40.
[933] G. Rickman. Roman Granaries and Store Buildings. Cambridge, 1971, 15–121.
[934] M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople, p. 193.

за житница поне един от споменатите късноантични складове: в извори от VII, IX и X в. той е наречен Lamia и вероятно се е намирал близо до Теодосиевото пристанище[935]. Дали останалите сгради на някогашните големи държавни складове са били превърнати в митати?

Единственото, макар и косвено доказателство, че късноантичните horrea може да са били използвани за митати през средновизантийския период, се намира у Никита Хониат. Той пише, че в 1203 г. в местността Перама, на южния бряг на Златния рог и в близост до старинната църква "Св. Ирина" и болницата на Маркиан, имало джамия, разположена върху някогашен митатон на сарацините[936]. Твърде вероятно е въпросният сарацински митатон да е съществувал доста преди началото на XIII в., а пък джамията да е тази, за чието построяване – или обновяване – настоявал Саладин в 1188/89 г.[937] Разположението на митатона в непосредствена близост до някогашното пристанище Неорион, което се намирало малко пò на изток от местността Перама, също говори в полза на хипотезата, че може би става дума за преобразуването на един от намиращите се точно в този район късноантични складове за храни в "дом на митатите".

В митатите от X в. присъствие на българи не е регистрирано. По всяка вероятност това се дължи на факта, че по това време българските търговци се били сдобили с изключителното право да продават стоката си на едро извън стените на имперската столица, без да влизат в града. Предисторията на тази важна търговска привилегия на българите е известна, затова ще я повторим съвсем накратко. Според Продължителя на Теофан някой си Мусик, слуга на василеопатора Зауца, се сдружил с двама алчни и користолюбиви търговци от тема Елада. Като желаели да извлекат полза за себе си, споменатите търговци с посредничеството на Мусик издействали от император Лъв VI българското тържище да бъде преместено в Солун; освен това, от българите започнали да се изискват огромни мита[938]. Това довело до войната от 894/96 г.[939] Изглежда, че според мирния договор, подписан след края на войната, на българските търговци им е било дадено правото не само да се върнат на константинополското тържище, но и – което е по-важно – да се възползват от възникналия извън градските стени пазар.

В "Книга на епарха" българите се споменават в раздела, посветен на прекупвачите на едро на ленени изделия. Там изрично се казва, че отониопратите, наричани още и митани, могат безпрепятствено да закупуват изделия от лен, без значение откъде иде стоката – от Стримон, отвъд Черно море или Керасунт[940]. След това текстът продължава:

---

[935] Пак там, 200–201, бел. 99–102.

[936] Nicetae Choniatae Historia. Ed. J.-L. van Dieten. Berlin–New York, 1975, I, 553–554. Срв. P. Magdalino. Constantinople médiévale. Études sur l'évolution des structures urbaines [Travaux et Mémoires. Monographies 9]. Paris, 1996, p. 88.

[937] S. V. Reinert. The Muslim Presence in Constantinople, 9th–15th Centuries, 140–143.

[938] Theoph. Cont. Chronographia (ed. Bonn.), p. 357.

[939] Продолжатель Феофана. Жизнеописания византийских царей (ред. Любарский), с. 311, бел. 15: цит. библиография.

[940] Книга эпарха IX. 1 (ред. Сюзюмов), с. 58.

> Ако се случи да бъде донесена стока (ленени тъкани или мед) от чужденци (гр.: ethnikoi), например от българи или от други народности, и ако те желаят да продават, като веднага получат [в замяна] друга стока, то в такъв случай отониопратите и салдамариите, присъединявайки към себе си и някои лица от други професии, притежавайки търсените стоки..., са длъжни по указанията на епарха да се отправят към чуждоземците и влизайки в контакт с тях, да проведат търг. И тези, които спадат към други професии, могат да получат от придобитите стоки толкова, колкото им е нужно. Останалите [стоки] те са длъжни да предадат на митаните, като получат от тях печалба от един кератий на номизма [т. е. 4% печалба]. Ако някой бъде хванат да нарушава това постановление, той ще бъде бит, остриган и изключен от гилдията[941].

Според М. Я. Сюзюмов това сведение показва, че българите не били състоятелни търговци, които искат да харчат пари за наем и храна; вероятно те се установявали извън градските стени и там провеждали търговия с гилдиите[942]. Н. Икономидис обаче смята, че българите са се възползвали от зараждането на т. нар. вторичен, или сателитен пазар извън стените на Константинопол, където са търгували онези, които желаели да бъдат относително близо до града, без обаче да плащат мита и наеми и да бъдат подлагани от епарха на ограниченията за чужденци. Нещо повече, тази промяна, която довела до възникването на вторични пазари извън градските стени, не била чисто византийско явление, а може да се проследи из цяла Западна Европа в периода X – XII в. Това са т. нар. бурги, разположени извън стените на западноевропейските градове. През XI в. в близост до Константинопол се образували още два такива сателитни пазара. Единият се намирал на входа на Дарданелите и бил посещаван от търговци, пътуващи до и от имперската столица, и от дребни производители, които желаели да продадат излищъците си, без да ползват услугите на посредници и да плащат мита. Другият бил пазарът на зърно в Редесто (Източна Тракия), който за първи път се споменава в изворите през 70те години на XI в.[943]

Любопитно е, че в "Книга на епарха" българите са представени като износители на мед и лен, но не и на кожени изделия. Кожите, които през следващите столетия щели да заемат толкова важно място в българския износ за Византия, вероятно още не са били включени в артикулите, изнасяни от българите през X в.[944] От друга страна, твърде възможно е част от българския лен, изнасян за Константинопол, да е бил реекспортиран за Близкия изток, където също имало голямо търсене на ленени изделия. Вече споменахме, че през X в. град Амида на границата с Византия бил депо за преразпределяне на внасяния от империята лен[945].

---

[941] Пак там, IX. 6, с. 59.

[942] Пак там, 198–200: коментар.

[943] N. Oikonomides. The Economic Region of Constantinople: from Directed Economy to Free Economy, and the Role of the Italians, 228–229.

[944] За по-късния български износ на кожи вж. I. Sakăzow. Bulgarische Wirtschaftsgeschichte. Berlin, 1929, S. 49 sq.

[945] Al-Mukkadasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions (trans. Collins), p. 133.

Интересно е също така да се види какви стоки са имали право да купуват българите от константинополските гилдии в замяна на своя лен и мед, които продавали на отониопратите и салдамариите. В "Книга на епарха" изрично се споменават два вида стоки: "прандии" и "влатии", като последните не трябвало да са повече от шест педи на ширина. Прандиите били, както казахме, сирийски галантерийни стоки. Влатиите с посочената ширина пък били копринени платове, но със сравнително ниско качество, поради това че по тогавашните стандарти били тесни[946]. По всяка вероятност потребител на двата вида стоки е била онази част от българската аристокрация, която не е имала достъп до висококачествените копринени изделия, получавани под формата на трибут от Византия и предназначени за българския владетел и българските аристократи от висок ранг.

Но да се върнем към въпроса за чужденците в комерсиалната топография на Константинопол. В цитираните разпоредби за прандиопратите от "Книга на епарха" се споменават и сирийци, които са живели не по-малко от десет години в Константинопол, т. е. имали са статут на постоянно пребиваващи в столицата чужденци и права почти равни с членовете на гилдията на прандиопратите. М. Я. Сюзюмов предполага, че става дума за търговска колония от сирийци-християни, чийто духовен център била църквата "Варипсавас"[947]. Арабският историк ат-Табари на свой ред съобщава, че в годината 283 от Хиджра (т. е. 896/897) в Константинопол имало много сирийци-мюсюлмани[948]. Остава открит въпросът, дали сирийската търговска колония във византийската столица е била единна, т. е. дали в нея християни и мюсюлмани са живеели заедно, в едни и същи домове на митатите. Не се знае също така кой е бил духовният център на сирийците-мюсюлмани – дали те са имали достъп до джамията, построена за военнопленниците-мюсюлмани в Големия Преторион, или по-късно, вероятно през XI в., им е била построена друга джамия.

Според "Книга на епарха" някои търговци на платове и ценни метали били групирани в определени части на града и дори на определени улици. Търговците на сурова коприна пък трябвало да продават стоката си en to Phoro, т. е. на Константиновия форум. Други търговци, ангажирани в търговията с копринени изделия (вестиопрати, катартарии и серикарии), нямали специално определени места, а за търговците на ленени изделия важало изискването да носят стоката си на рамо в пазарните дни[949]. В документ от 50те години на X в. пък се казва, че Константиновият форум бил мястото, определено за търговците на ленени изделия и за сирийските търговци на платове[950].

---

[946] Книга эпарха IX.6 (ред. Сюзюмов), с. 59.

[947] Пак там, с. 159: коментар. За местоположението на църквата със сирийското име Baripsabbas вж. R. Janin. La géographie ecclésiastique de l'empire byzantin, t. III: Les églises et les monastères. Paris, 1953, p. 63.

[948] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, Vol. II/2, p. 12.

[949] M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople, p. 202.

[950] N. Oikonomidès. Quelques boutiques à Constantinople au X^{e} siècle: prix, loyers, imposition (Cod. Patmiaeus 171). – DOP 26 (1972), 345–356.

Вече споменах, че според "Книга на епарха" сирийските галантерийни стоки се продавали на дребно в т. нар. Емволос. Редица по-късни текстове доказват, че тази покрита галерия с магазини продължила да съществува и през XI и XII в.[951] и най-вероятно е била унищожена в 1204 г., по време на осемдневния пожар, който описва Жофроа дьо Вилардуен[952]. Ограниченията, които "Книга на епарха" налага върху продажбата на определени стоки на чужденци и провинциалисти, подсказват, че както чуждите търговци, така и другите посетители на столицата са желаели да пазаруват от множеството магазинчета и сергии, пръснати на различни места из града. Голяма част от тези магазини се намирали в покрити с портици търговски улици, които на гръцки се наричали stoai. Краят на цариградските стои настъпил по време на споменатия пожар от 1204. Като сравнява пожара с течаща река, Никита Хониат изброява портиците, които били унищожени от него[953].

Провинциалните търговци, пристигнали в Константинопол, не са били задължени да отсядат в митати, както чужденците. През X в. Роман Лакапин дори учредил ксенодохион в т. нар. Портик на Домнин, известен още и като Embolos tou Maurianou. В него можели да отсядат дошлите по работа в столицата, включително и тези, които искали да търгуват или да водят съдебни дела. Ксенодохионът им осигурявал не само подслон, но и конюшни за животните, храна и дрехи[954].

През X в. главно въз основа на "Книга на епарха" могат да се очертаят две търговски зони в Константинопол. Първата зона представлявала външен пояс от пазари за живи животни и храни, простиращ се от т. нар. Стратегион на север до Теодосиевия форум и форума Амастриана на запад; тези пазари били обслужвани съответно от пристанището Просфорион на Златния рог и Юлиановото пристанище на Мраморно море. Втората зона представлявала вътрешен пояс от пазари за луксозни стоки, които се намирали на форума на Константин и в стоите, простиращи се на запад по продължение на централната улица Месе и Портика на Ахил, който стигал до т. нар. Халке – вестибюла на Големия дворец[955]. Търговците – чужденци и провинциалисти, имали право на тримесечен престой в столицата, като през това време чужденците трябвало не само да пребивават, но и да сключват сделките си в специални домове-митати под контрола на градския префект.

---

[951] M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople, 203–204.

[952] Villehardouin. La conquête de Constantinople. Ed. et trad. par E. Faral. Paris, 1938, vol. I, 161, 209. Срв. T. F. Madden. The Fires of the Fourth Crusade in Constantinople, 1203–1204: A Damage Assessment. – Byzantinische Zeitschrift 84–85 (1991/92), 72–93.

[953] Nicetae Choniatae Historia (ed. van Dieten), 554–555.

[954] Theophanes Continuatus. Chronographia (ed. Bonn.), p. 430.

[955] M. Mundell Mango. The Commercial Map of Constantinople, 204–205.

2. Чужденците и забранените за износ стоки (ta kekolymena)

Чуждите търговци в Константинопол били подложени на ограничения не само по отношение на местата на пребиваването и сключването на сделките си. Над тях тегнели и редица други ограничения. Някои от тези ограничения произтичали от съществуващия държавен контрол върху производството и търговията с определени ценни стоки, а други – от частичните ограничения, наложени върху търговията с други не толкова ценни стоки.

Както отбелязва Р. Лопес, в хода на историята всички държави, които разполагали със стратегически суровини или производства, са използвали положението си на монополисти, за да принуждават другите държави към отстъпки. В това отношение византийските императори от ранното средновековие не правели изключение: копринатa, пурпурът и златотканите одежди били сред най-важните артикули на международната търговия; като отпускали известни количества от тези артикули за износ, василевсите получавали в хазната си значителни приходи от мита и немалки постъпления от чуждо злато. Висококачествената коприна обаче не била само ценен търговски артикул. Тя била и неотменим символ на политическата власт и играела важна роля в църковните церемонии. Затова византийските императори се възползвали от положението си на монополисти и в зависимост от политическия си замисъл издавали или отказвали да издадат разрешителни за износ на коприна, пурпур и златоткани одежди. Когато такива разрешителни все пак били издавани, те се отнасяли до определено количество и качество. Нещо повече, разрешаването на износ на коприна и пурпур за чужда държава или църква съвсем не означавало, че василевсът ги признавал за равни. По-скоро това означавало, че василевсът просто се съгласявал временно да отстъпи на трета страна малко от властта и престижа, които по право се падали на византийската държава и църква, а в някаква степен представлявали и част от общото римско наследие на всички ромеи[956].

Ограниченията в продажбата на коприна обаче не спирали дотук: както ще видим, те важели и за изделията от по-нискокачествена коприна, които не се използвали като международно разплащателно средство или дипломатически подаръци, а се продавали на константинополските пазари. Според Дж. Манятис политиката на византийската държава към петте гилдии, ангажирани в производството на коприна, може да се определи като "политика на селективна намеса"[957].

Забраната за износ на ценни метали и скъпоценни камъни пък се отразявала и на продажбата на бижутерийни изделия в самата столица на империята. Сред забранените за износ стоки се нареждали и оръжията, металите и металните руди, от които можело да се произвеждат оръжия, а също и дървесината – стратегическа суровина за корабостроенето. Вече беше показано, че опитите

---

[956] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, 1–2.

[957] G. Maniatis. Organization, Market Structure, and Modus Operandi of the Private Silk Industry in Tenth-Century Byzantium. – DOP 53 (1999), 263–332, вж. по-спец. с. 274.

на Византия да предотврати износа на тези стратегически стоки или суровини за арабите от страна на своите поданици – венецианците, не винаги се увенчавали с успех.

По-долу ще се спрем върху ограниченията или забраните, които били налагани върху продажбана на определени стоки на всички онези, които били "от извън Рим" (гр.: hoi exo Rhomes) – от временно пребиваващите в имперската столица чужденци (гр.: ethnikoi) през провинциалистите (гр.: exotikoi) до хората, които просто живеели извън стените на града. Както вече отбелязахме, тези ограничения или забрани в търговията с определени стоки произтичали от строгите правила за производство и търговия, наложени на гилдиите (гр.: systemata) в онези сектори на икономиката, които държавата смятала за нужно да контролира[958].

В стремежа си да държат чужденеца или провинциалиста-търговец под контрол префектът на града и неговите подчинени – легатарият, квесторът и комеркиариите – действали в синхрон. Самите чужденци пък трябвало да имат нещо като паспорт (индивидуален или колективен) и да представят в префектурата първо списък на стоките, които са внесли, а след това и списък на стоките, които желаят да изнесат. Независимо дали чужденецът е дошъл като търговец или като пратеник на чужд владетел, товарът, който той носел със себе си, бил щателно инспектиран и при пристигането, и при заминаването му. За да не бъдем голослови, ще приведем без съкращения разпоредбите, които "Книга на епарха" съдържа в раздела "За легатария" (Peri legatariou) и които определят задълженията на този служител на градската префектура по отношение на чуждите търговци:

> § 1. Епархът на града назначава легатария, като го представя [за утвърждаване] на императора. След което на легатария се вменява задължението да докладва за всички, които пристигат в богоспасяемия град, без значение от кое място и с какви стоки пристигат, на епарха, в чиито задължения влиза да наблюдава тези, които докарват стоки, и да определя по какъв начин тези стоки трябва да бъдат разпродадени. Той [т. е. легатарият] е длъжен да определи в какъв срок [внесените] стоки трябва да се разпродадат, така че след изтичането на този срок да доведе [чуждите търговци] при епарха със списък на закупените от тях стоки. При това той е длъжен да внимава от столицата да не бъде изнесено нищо от това, на което е наложена съответстваща забрана.
>
> § 2. Епархът на града не трябва да разрешава на лица, пристигнали от други градове с различни стоки, да остават в столицата повече от три месеца, а трябва да се разпореди в този срок те да успеят и да продадат

[958] G. Maniatis. The Domain of Private Guilds in the Byzantine Economy, Tenth to Fifteenth Centuries. – DOP 55 (2001), 339–369, по-спец. 340–343: Трябва да се прави разграничение между задължителното организиране в търговско-занаятчийски гилдии (systemata), които оперирали в секторите, които държавата желаела да контролира, от една страна, и, от друга страна, доброволните асоциации (гр.: somateia) на занаятчии и търговци и сдруженията (гр.: syllogai) на свободните професии, над чиято дейност държавата не смятала за нужно да упражнява контрол.

докараните от тях стоки, и да купят необходимите им [стоки], и да си заминат. Ако бъдат открити в столицата лица, пребиваващи повече от полагащите им се три месеца, те трябва да бъдат подложени на бой, остригване на косите, конфискация на имуществото и изгонване от града.

§ 3. Легатарият е длъжен, ако открие, че някои лица в случай на недостиг се запасяват с вносни скоки със спекулативна цел и нарушават интересите на обществото, да докладва за такива лица на епарха, така че те да бъдат бити и остригани, а натрупаните от тях запаси – конфискувани[959].

Освен списъка със забранените за износ стоки – т. нар. kekolymena, съществували ограничения и при покупката на ред други стоки от чужденци и провинциалисти. Покупката на тези стоки била разрешена в ограничени количества само за лична употреба или консумация на въпросния чужденец или провинциалист, но не и за евентуална препродажба в страната или чужбина. Отговорността за спазването на тези ограничения се вменявала на търговците и занаятчиите от съответните столични гилдии. Така например гилдията на вестиопратите, която имала монопол над търговията с копринени платове и копринени дрехи, шити в Константинопол, трябвало не само – под страх от наказания – да спазва наложените ограничения в продажбите на чужденци и провинциалисти, но и да докладва в префектурата какво и колко са закупили тези хора. Нека отново да отворим "Книга на епарха":

Трябва зорко да се внимава пристигналите, пребиваващи в столицата и живеещи в странноприемниците да не купуват нито забранени тъкани, нито нешити химатии [т. е. платове] повече от това, което им е нужно за собствено одеяние, и то при условие, че тази дреха бъде ушита в самата столица. За хората от други градове (гр.: exotikoi) трябва преди заминаването им да се съобщи на епарха, за да знае той, каква стока са закупили. Този, който ги укрие, ще бъде подложен на телесно наказание и конфискация [на имуществото][960].

Било разрешено известни количества копринени тъкани да се изпращат на чужденци, но това можело да стане само след като службата на епарха проконтролирала изнасяната стока и поставела митнически пломби върху нея. Вестиопратът, който не спазел това разпореждане, подлежал на наказание[961]. За такива митнически пломби се споменава и в договора с княз Игор от 944 г.: в Константинопол русите имали право да закупуват висококачествена коприна (рус.: паволоки) на стойност до 50 номизми; който закупел такова количество коприна, трябвало да го покаже на "царския мъж", а той да му сложи печат и да го даде на купувача[962]. При заминаването му от Константинопол на кремонския

[959] Книга епарха XX.1–3 (ред. Сюзюмов), с. 68.
[960] Пак там, IV.8, с. 53.
[961] Пак там, IV.4, с. 53.
[962] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 36. Срв. S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, p. 118.

епископ Лиутпранд му били конфискувани няколкото топа коприна, които той уж бил закупил за нуждите на църквата си. Причината за това била, че стоката, намерена у чуждия пратеник, нямала необходимия оловен печат от властите[963].

Ограниченията върху покупко-продажбите на висококачествена коприна важели и за тъканите, внасяни от Сирия. С тези стоки, както видяхме, се разпореждала гилдията на прандиопратите. В случай че "архонти" или някакви други лица пожелаели да си купят от вносните сирийски копринени платове, те можели да ги закупят само в количествата, необходими за употреба в собствения им дом[964]. Държавният монопол върху търговията с коприна се простирал и върху вноса и покупката на сурова коприна (метакса). По-горе вече споменахме за това, че чужденците – вносители на тази важна суровина, били освобождавани от всякакви търговски налози. От мита били освобождавани и тези, които я купували, т. е. членовете на гилдията на метаксопратите[965].

Едновременно с това метаксопратите нямали право да продават сурова коприна на евреи или търговци от провинцията[966]. Ако поставянето на чужденците (ethnikoi) и провинциалните търговци (exotikoi) в общата категория на хора, които лесно биха могли да препродадат суровата коприна извън столицата, е лесно обяснимо, по-трудно обяснимо е включването в тази "рискова" категория на столичните търговци евреи. По всяка вероятност на тях се е гледало като на потенциални нарушители на държавно-контролираната търговия с коприна поради това, че имали контакти по цял свят посредством диаспората.

Копринените платове, които били местно производство, също били разрешени за продажба в крайно ограничени количества: серикариите, т. е. работниците, обработващи коприната, имали право да продават на чужденци химатион (т. е. цяло парче плат) на стойност до 10 номизми; нарушаването на това разпореждане се наказвало с публичен бой и остригване. Нещо повече, при евентуална продажба на копринен плат на чужденци, дори когато ставало дума за такова незначително количество като току-що споменатото, трябвало да се иска специално разрешение от епарха[967].

Още по-строги били разпоредбите, отнасящи се до опитите за неразрешен износ на копринени платове. Например ако в т. нар. калистарии, т. е. складовете, където се съхранявала коприната, приготвена за износ или за държавни подаръци, бъдели открити сгънати химатии без пломби на епарха, въпросните платове подлежали на конфискация, а работещите в калистариона – на наказание, задето са приели на съхранение тези химатии[968]. Забрана тегнела и над сдобиването от страна на чужденци или хора от провинцията с know-how за производството на копринени платове. Затова, ако някой серикарий продадял на

---

[963] Liudprand. Legatio 55 (ed. Chiesa), 211–212.
[964] Книга епарха V.4 (ред. Сюзюмов), с. 54.
[965] Пак там, VI.5, с. 55.
[966] Пак там, VI.16, с. 56.
[967] Пак там, VIII.3,5, с. 57–58.
[968] Пак там, VIII.9, с. 58. За калистариона вж. с. 189: коментар.

чужденец или на някого от друг град свой чирак, работник или прислужник, т. е. човек вече запознат с производството на коприна, той рискувал да му бъде отрязана ръката[969]. И още: на серикариите било забранено да контактуват с exotikoi, т. е. с хора от провинцията, като закупуват сурова коприна (метакса) направо от тях, а трябвало да купуват суровината единствено от метаксопратите, които в случая се явявали посредници. Едновременно с това един и същи човек нямал право да бъде и серикарий, и вестиопрат, т. е. и производител на копринен плат, и търговец на шити копринени дрехи, а трябвало да избере едната от двете професии[970].

Стремежът на фиска да контролира вноса и износа в имперската столица не се ограничавал само до държавния монопол върху производството и търговията с висококачествена коприна. Пример за това се съдържа в разпоредбите, отнасящи се до търговията със суровината за производство на миро. Мироварите (гр.: myrepsoi) били длъжни да изкупуват суровината, докарана било от тема Халдия и нейния административен център Трапезунд, било от други места, само в деня, специално определен за търговия с тази стока. Забранено било презапасяването с нея с цел извличане на допълнителни печалби по време на недостиг; изкупните цени на суровината за миро били фиксирани. Нейните вносители нямали право да пребивават в столицата повече от три месеца, а трябвало колкото се може по-бързо да продадат стоката си и да си тръгнат за дома[971]. Мирото, използвано както в църковните ритуали, така и в парфюмерията и фармацевтиката, представлявало важен артикул, над чието производство и разпространение държавата очевидно се стремяла да упражнява строг контрол, още повече че суровината за него вероятно се внасяла чак от Индия[972]. Този внос ще да се е осъществявал по дългия Път на коприната, едно от разклоненията на който свършвало в Трапезунд.

И накрая, интересно ограничение по отношение на продажбата на скъпоценности на чужденци съдържа разделът за аргиропратите. Освен другите разпоредби, отнасящи се до качеството и количеството на ценните метали и скъпоценните камъни, с които работели и търгували бижутерите, в съответния раздел се казва, че ако някой аргиропрат забележи, че жена се занимава с продажбата на златни и сребърни вещи, перли и скъпоценни камъни, той е длъжен да докладва за това на епарха, за да не бъдат пренасочени тези предмети към чужди народи[973]. Съществуващите закони не позволявали на жени да членуват в гилдията на бижутерите, като това положение на Юстиниановото право е залегнало и във Василики[974]. В "Книга на епарха" обаче вероятно се имат предвид търговките, които били наричани patriai ("градски") и които

[969] Пак там, VIII.7, с. 58.
[970] Пак там,VIII.6,8, с. 58.
[971] Пак там, X.2, с. 60.
[972] Пак там, 202–204: коментар за вноса на суровината за приготвяне на миро.
[973] Пак там, II.4, с. 50.
[974] Пак там, с. 129: коментар.

търгували по улиците и площадите с крадени вещи[975]. Бижутерът не само нямал право да приема бижута от такава търговка, но и бил длъжен да докладва за нея на градските власти.

Единствените чужди търговци, чиято етническа принадлежност "Книга на епарха" изрично споменава, са сирийците и българите. Тя не споменава нито руски, нито италиански търговци. Вероятно към момента на промулгирането ѝ, в 911/12 г., русите и италианците не играели кой знае каква роля на пазара в имперската столица. Малко след това обаче нещата започнали да се променят. Киевските князе от X в. успели да сключат договори, които бележат пробив в ограниченията, налагани на чуждите търговци в Константинопол. В споменатите руско-византийски договори не се съдържат никакви разпоредби и ограничения относно това, с кои константинополски гилдии можели да търгуват руските търговци и какво да купуват. Напротив, подчертава се пълната свобода на русите: "да купуват каквото пожелаят" (рус.: "и да творят куплю, якоже им надобе")[976].

В "Книга на епарха" като единствено, макар и косвено, сведение за търговия с Южна Италия биха могли да се приемат ограниченията, наложени на сапонопратите, т. е. на производителите и търговците на сапун. На тях им се забранявало да търгуват с "галски сапун" (гр.: galikon saponion)[977]. По всяка вероятност той бил внасян от Неапол – един от най-големите центрове на производството на сапун в Европа от VII в. нататък – и използването му било изключителна привилегия на императорския дворец[978]. През 40те години на X в. обаче присъствието на италианци във византийската столица вече било осезателно: те дори се оказали инцидентни участници в бунта, породен от слуховете за детронирането на Константин Багренородни. А през 60те години на века епископ Лиутпранд описва амалфитанците и венецианците като системни нарушители на забраната за износ на висококачествена коприна от Константинопол[979]. Едва ли този износ е бил възможен без знанието и дори съдействието на корумпирани служители от градската префектура.

Картината на присъствието на чужди търговци в Константинопол, която се очертава от разгледаните данни, разкрива наличието на известно противоречие. От една страна, натъкваме се на стриктни разпоредби, налагащи пълна или частична забрана върху търговията с редица стоки и износа им от имперската столица. Повечето забрани се отнасяли не само за чужденците, но и за хората от провинцията. Спазването им било наблюдавано от специални чиновници в префектурата, които осъществявали контрол както над дейността на столичните гилдии, така и над търговците – чужденци или провинциалисти. От друга страна, виждаме и известно "отваряне" на константинополския пазар за чужди търговци. Вместо да продават стоките си на специално отредени за целта

[975] Пак там, с. 134: коментар.
[976] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 25.
[977] Книга эпарха XII.4 (ред. Сюзюмов), с. 62.
[978] Пак там, 213–214: коментар.
[979] Liudprand. Legatio 55 (ed. Chiesa), 211–212.

пограничните пунктове, чуждите търговци вече били допускани до сърцето на империята, пък макар и при един доста рестриктивен режим на престой и търговия.

Що се отнася до Константинопол, той запазвал специалния си статут, но през X в. тенденцията била градът да става все по-космополитен. Както посочихме в уводната част на настоящото изследване, растящите нужди на столичния елит от луксозни и екзотични стоки, както и сравнително високият жизнен стандарт на столичното население пораждали необходимостта от все по-голям и разнороден внос на стоки от близки и далечни страни. Самите столични търговци, на които в началото на X в. била отредена ролята на прекупвачи на едро на внасяните от чужденците стоки, изглежда, се стремели да заобикалят съществуващите разпоредби. По всяка вероятност към средата на XI в. голяма част от ограниченията, описани в "Книга на епарха", вече са били вдигнати. В Александрия и Кайро например към средата на единайстото столетие вече откриваме търговци, за някои от които е очевидно, че са били от Константинопол. Не бил далеч и моментът, когато чужденците във византийската столица не само нямало да бъдат принудени да отсядат и търгуват в домове-митати, а щели да получат правото да живеят в собствени колонии и да ползват собствени складове и докове. Това щяло да стане при Алексий Комнин.

3. Мюсюлманските търговци в Константинопол (X – XI в.)

Наред с ограниченията, на които били подложени през X в., сирийските търговци в Константинопол се радвали и на някои привилегии. Като бивши византийски провинции Сирия и Месопотамия притежавали технологията за производство на висококачествени коприни. Освен това, през тези земи минавали и керваните с благовония и подправки, така че сирийските търговци се оказвали активни посредници в тази доходоносна търговия между Изтока и Византия. Както видяхме, две от гилдиите в имперската столица изцяло дължели съществуването си на сирийския внос. Това били прандиопратите, които имали монопол върху вноса на сирийски копринени платове, галантерийни стоки и готови дрехи, и мироварите, които имали монопол върху вноса на суровина за миро, подправки и благовония – т. нар. myrepsika.

В замяна на внесеното от тях, сирийските търговци най-вероятно закупували, с посредничеството на отониопратите, ленени изделия от българските и провинциалните византийски търговци; после ленените изделия били изнасяни за Близкия изток, където имало постоянно търсене на тези стоки. От столицата, а по всяка вероятност и от Трапезунд сирийците закупували и известно количество разрешени за износ византийски коприни и брокати, тъй като тези стоки също много се търсели в мюсюлманския свят.

Тук е необходимо да припомним, че Трапезунд бил един от големите центрове на византийската търговия с Изтока. Според персийския географ ал-Истахри "Трапезунд е границата [т. е. пограничен град] на гърците, където ходят нашите търговци. Всички платове гръцко производство, всичките брокати, внасяни в земите на мюсюлманите, са пренасяни през Трапезунд." А пък "месопотамският" географ ал-Масуди описва панаира в Трапезунд като място, където активно търгували мюсюлмани, арменци и кавказци[980]. С други думи, мюсюлманските извори от X в. създават впечатлението, че по това време търговците от Персия и Месопотамия не ходели чак до Константинопол, а основно извършвали търговията си в пограничния търговски пункт Трапезунд. Потвърждение на това намираме и в "Книга на епарха", която – както видяхме – споменава тема Халдия и нейния административен център като мястото, от което в столицата се внасяли суровините и подправките, изкупувани от мироварите. Посредниците между Трапезунд и Константинопол вероятно са били византийски провинциални търговци, но сред тях може да е имало и сирийци, арменци или други източни търговци.

Изглежда, че през X в. от всички чужденци само сирийците получавали правото на постоянно пребиваване в имперската столица. След десет години те придобивали и правото да участват в търговията с вносни сирийски стоки наравно с членовете на гилдията на прандиопратите. Що се отнася до временно пребиваващите в столицата сирийски търговци, те – подобно на всички други чужденци – имали право на ограничен тримесечен престой. При това те били длъжни да отсядат в митати. Сирийците обаче продавали стоката си чрез колективни сделки, т. е. действали като картел. Нещо повече, продажбата на цялата внасяна от тях стока била гарантирана предварително: техните стоки, независимо от количеството и качеството им, били предлагани на прандиопратите и мироварите, които били длъжни да ги изкупят изцяло и на едро. Ако някои от сирийските стоки все пак останели непродадени, епархът на града имал грижата да ги разпродаде[981].

В Константинопол вносителите на благовония и подправки от Трапезунд, независимо дали били византийци от провинцията или чужденци, имали право на тримесечен престой, подобно на всички ethnikoi и exotikoi. Според разпоредбите на епарха тяхната стока също трябвало да бъде изкупена изцяло и по цените на деня[982], т. е. тези търговци също търгували като картел.

Р. Лопес изтъква, че привилегиите, давани на сирийците в Константинопол, са толкова необичайни, че трудно биха могли да се обяснят като едностранни концесии от страна на византийската държава, давани заради големия престиж на съответните ислямски територии или поради важността на търговията със Сирия за византийската икономика. Според него може би става

[980] Ал-Истахри и ал-Масуди са цитирани по: R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, p. 29, note 3.

[981] Книга епархаV.2–5 (ред. Сюзюмов), с. 54.

[982] Пак там, X.2, с. 60.

дума за някаква проява на реципрочност, в резултат от която и византийските търговци може да са се радвали на подобни привилегии в Сирия. В подкрепа на своята хипотеза Р. Лопес привежда аргумента, че реципрочност между византийците и мюсюлманите със сигурност е съществувала в дипломатическия протокол. Например мюсюлманските пратеници били освободени от задължението да извършват проскинесис пред василевса, тъй като смятали, че подобен род почитание може да се отдава само на Бога. В замяна на това в 917 г. византийските пратеници отказали да целунат земята пред Абасидския халиф в Багдад[983].

Като непряко доказателство за търговските отстъпки, които още през IX в. Византия била принудена да направи на света на исляма, може да послужи един арабски трактат по търговия, приписван на ал-Джахиз (умр. 869 г.) и вероятно писан в Ирак. Той съдържа списък на ценните стоки, които мюсюлманите внасяли от "ар-Рум". Сред тях срещаме сребърни прибори, копринени тъкани, брокат, динари от чисто злато (?!), буйни коне, робини и др., а също така и специалисти по хидравлични съоръжения, агрономи, евнуси и др.[984] Докато някои от тези стоки може да са били придобивани от пазарите по границата, за висококачествените занаятчийски произведения сигурно е било нужно да се ходи до Константинопол. Може да предположим, че в резултат от войни, редуващи се с дипломатически преговори, Абасидите са били успели да издействат от империята да им продава стоки, които иначе или са били забранени за износ, или са се изнасяли в силно ограничени количества.

След завоеванията на изток на Никифор II Фока и Йоан Цимисхий Северна Сирия отново станала византийска провинция. Не е известно дали търговците от тези територии са запазили старите си права и задължения в Константинопол или сега вече са били третирани като византийски провинциални търговци (exotikoi), още повече че някои от тях ще да са били християни. От друга страна, след като Фатимидският халиф ал-Муиз окупирал Египет и малко след това пренесъл столицата си от Кайруан в Кайро (972), дребните емири в Централна и Южна Сирия се подчинили на властта му. Отначало отношенията на Византия с Фатимидите били мирни благодарение на примирието, което Никифор Фока сключил с ал-Муиз в 967 г.[985] Кампаниите на Василий II на изток и двете примирия, които той сключил с Фатимидите съответно в 987 и 1000 г., не променили съществено границите, които били установени между империята и владенията на халифите на Египет и Сирия при Никифор Фока и Цимисхий. Търговците от тези земи продължили да пътуват до имперската столица.

---

[983] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, p. 30, note 2.

[984] B. Lewis. Sources for the Economic History of the Middle East. – In: Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day. Ed. by M. A. Cook. London–New York–Toronto, 1970, p. 89.

[985] Вж. F. Dölger. Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches, I. München–Berlin, 1924, S. 91, no. 708. Срв. G. Schlumberger. Un empereur byzantin au dixième siècle: Nicéphore Phocas. Paris, 1890, p. 424.

Кога за първи път са се появили мюсюлманите търговци в Константинопол? А. Мец например допуска, че това е станало в края на IX или началото на X в. и трябва да се разглежда в контекста на успешното им участие в редица международни търговски начинания[986]. Най-вероятно появата им в имперската столица се дължала в голяма степен и на договореностите, постигнати между византийските и мюсюлманските власти. Не е сигурно кога са били постигнати първите споразумения от този род, както и кои са били преговарящите. Изворите за отношенията на империята с Абасидите през IX и X в. се съсредоточават предимно върху размяната на пленници и игнорират търговията и търговците[987]. Търговски договори в буквалния смисъл никога не са били сключвани между двете столици – Константинопол и Багдад. От друга страна, има податки в изворите, че между Византия и различните местни владетели в Египет и Сирия са били постигнати някакви търговски споразумения в края на IX и началото на X в., т. е. по времето, когато контролът над този регион на Абасидските халифи от Багдад вече бил значително отслабен. М. Канар например говори за евентуални търговски договорености между императорите Лъв VI и Роман Лакапин, от една страна, и емирите от династиите на Тулунидите и Исхидите в Египет и Сирия – от друга [988].

Присъствието на мюсюлмани-търговци в Константинопол е засвидетелствано в края на IX в. Вече цитирахме сведението, което дава ат-Табари за присъствието на сирийски мюсюлмани в Константинопол[989]. Стотина години по-късно в своя труд, написан през 986 и преработен в 989 г., ал-Мукадаси обосновава решението си да включи и Константинопол в списъка на заслужаващите опознаване "региони на света" с аргумента, че мюсюлмани ходели там по редица причини, включително и за търговия[990].

След завладяването на Северна Сирия от Византия в 969/70 г. "сирийската връзка" не само запазила, но и по всяка вероятност увеличила своята значимост за византийската търговия с Изтока. Сега вече Антиохия – главният пункт, в който се сливали трите важни търговски пътя, водещи от Месопотамия до Средиземно море – била поставена под пряк византийски контрол. Алепо, който също се явявал пресечна точка на споменатите три маршрута, бил превърнат във византийски протекторат, макар степента, в която емирите му се подчинявали на империята, да се променяла във времето[991]. Търговските клаузи на споменатия вече договор от Сафар между Алепо и империята свидетелстват в какво,

---

[986] A. Metz. The Renaissance of Islam. Trans. by S. K. Bukhsh and D. S. Margoliouth. London, 1937, 470–471.

[987] H. Kennedy. Byzantine-Arab Diplomacy in the Near East from the Islamic Conquest to the Mid-Eleventh Century. – In: Byzantine Diplomacy. Papers from the 24th Spring Symposium of Byzantine Studies. Cambridge, March 1990. Ed. by J. Shepard and S. Franklin. London, 1992, p. 139 sq.

[988] M. Canard. Une lettre de Muhammad ibn Tugj al-Ihsîd émir d'Egypte à l'empereur Romain Lécapène. – In: Idem. Byzance et les musulmans du Proche-Orient /VR/. London, 1973, Study VII.

[989] A. A. Vasiliev. Byzance et les Arabes, Vol. II/2, p. 12.

[990] Пак там, с. 423.

[991] M. Canard. Byzantium and the Muslim World to the Middle of the Eleventh Century. – In: The Cambridge Medieval History, vol. IV, pt. 1, 724–726.

общо взето, се е състоял търговският обмен между тях. Логично е да се предположи, че по това време се увеличил и потокът на стоките от Сирия към Константинопол, макар да нямаме преки доказателства за това.

За този период обаче не разполагаме с никакви конкретни данни за живота на сирийската колония в имперската столица. И още нещо: когато в 987 г. след известен период на влошаване на отношенията, била постигната договореност между Василий II и Фатимидския халиф на Египет и Сирия ал-Азис, империята се съгласила на редица търговски отстъпки. Вече споменахме например, че било разрешено да се изнасят за Кайро всички видове стоки, които халифът пожелаел; била вдигната и императорската забрана, която не позволявала на византийските търговци да търгуват с Египет. В замяна обаче ал-Азис очевидно се въздържал да поиска каквито и да било гаранции за търговците от неговата страна, пребиваващи в Константинопол[992]. Означава ли това, че дори в моменти на влошени отношения с мюсюлманските владетели империята не се е изкушавала да подложи на гонения мюсюлманските търговци в своята столица?

В рамките на разглеждания от нас период се натъкваме на мюсюлмани-търговци в Константинопол и през 1042 г. Бар Хебреус съобщава, че араби, евреи и арменци взели участие в бунта, който свалил от власт Михаил V Калафат (1041 – 1042). Следващият император Константин IX Мономах изгонил от града тези, които били дошли сравнително скоро в него, явно за наказание задето се намесили във вътрешните работи на империята[993]. Еврейският историк обаче не пише, че мярката била приложена към всички мюсюлмани в Константинопол. Няма и сведения в изворите като цяло, които да подсказват, че в резултат от споменатите събития в имперската столица Египет или някоя друга мюсюлманска страна наложила забрана на търговците си да пътуват до Константинопол и да пребивават там[994].

Мюсюлманската търговска колония в столицата на Византия не само продължила да съществува чак до събитията от 1203/04 г., но и била доста многолюдна. Например когато през 1189 г. в Константинопол пристигнала делегация на Саладин, за да освети една нова или наскоро обновена джамия, голям брой мюсюлмански търговци и пътешественици отишли да я посрещнат, тъй като това било велик ден за исляма. По-късно, когато в джамията проповедникът произнасял хутбата (т. е. инвокацията) в името на Абасидския халиф, той бил заобиколен от всичките мюсюлмани и търговци, пребиваващи в града[995].

Византийските извори от средата и втората половина на XI в. не споменават за правото на ограничен тримесечен престой на мюсюлманите-търговци в Константинопол. Не се споменава и това, че те били длъжни да пребивават в митати и да сключват сделките си там под надзора на градските власти. По това

---

[992] S. V. Reinert. The Muslim Presence in Constantinople, 9th–15th Centuries, 136–137.

[993] The Chronography of Gregory Abu'l Faruj, Commonly Known as Bar Hebreus (ed. E. A. Wallis Budge), vol. I, p. 203.

[994] S. V. Reinert. The Muslim Presence in Constantinople, 9th–15th Centuries, p. 140.

[995] The Life of Saladin by Behâ ed-Dîn (1137–1193 A. D.). Trans. by C. R. Conder [Palestine Pilgrims' Text Society no. 32]. London, 1897, 198–199.

време, както казахме, търговията в Константинопол била започнала да се "либерализира", а "Книга на епарха" най-вероятно била излязла от употреба. Към края на XII в. мюсюлманската общност в имперската столица вече била станала достатъчно голяма и влиятелна, за да си извоюва правото на свой духовен център.

Ако се съди по сведенията за интензивни търговски контакти на Константинопол с Александрия, ал-Фустат, Триполи и други пристанища в земите на египетските Фатимиди, може да се каже, че през XI в. мюсюлманската колония в Константинопол се е състояла предимно от търговци от споменатите градове. Тези хора са осъществявали директна връзка между имперската столица и пристанищата в Египет и Сирия-Ливан. В по-общ план те са били активни участници в мрежата от комуникации, която свързвала Византия с Близкия изток, а оттам – и с Арабия и страните от Централна Азия и района на Индийския океан. От друга страна, поради липса на конкретни сведения не може да се каже какви са били отношенията през XI в. между мюсюлманската търговска общност във византийската столица и италианските търговци – предимно амалфитанци, установили се в Константинопол и самите те активно участващи в обмена между този град и Александрия и Кайро. Единственото доказателство, че в самия край на XI в. между споменатите две общности в Константинопол може да е имало някакво сътрудничество, идва от цитираното по-горе сведение за египетския евреин, който в имперската столица поверил писмото си на свой познат амалфитанец, готвещ се да отплава за Египет[996].

4. Руските търговци в Константинопол (X – XI в.)

Ако Византия установила търговски контакти с росите в началото на X в., то търговските ѝ връзки със земите на франките били възстановени почти цял век преди това. Но докато "Клиторологионът" на Филотей (899) съдържа ред постановки за това, как трябва да се третират пратениците, дошли от земите на франките, "Книга на епарха" (911/12) не споменава нищо за франкски търговци в Константинопол. Според Р. Лопес вековната липса на търговски modus vivendi между Византия и империята на Каролингите и Отоните се дължала преди всичко на идеологическото съперничество между тях[997]. А пък русите, според Р. Лопес, получили големи търговски отстъпки от Византия, защото не проявявали непоносими имперски амбиции[998]. Едно бегло сравнение между търговските отношения на империята със земите отвъд Алпите, от една страна, и Киевска Рус – от друга, би показало, че причините през X в. в Константинопол да се установят руски, а не франкски търговци съвсем не се коренят в идеологическото съперничество между Византия и германските владетели.

---

[996] D. Jacoby. The Jewish Community of Constantinople. – Византийский временник 55/2 (1998), 32–35.

[997] R. S. Lopez. Silk Industry in the Byzantine Empire, p. 36.

[998] Пак там, с. 34.

Липсата на франкски търговци във византийската столица през X – XI в. може да се обясни с факта, че по това време венецианците вече били иззели почти изцяло функциите на търговски посредници между Византия и германските земи. Това било лесно обяснимо: венецианците имали свободен достъп до Константинопол, защото формално били имперски поданици. Те разполагали с необходимите им транспортни средства и което не е никак маловажно, заемали средищно географско положение между двете империи – византийската и германската, като успешно лавирали между тях.

Преди венецианците, през първата половина на IX в. посредници между византийците и франките вероятно са били и евреите-раданити, за които вече споменахме. През почти целия IX в. – от момента, в който границата на българската държава се установила по р. Тиса до заселването на маджарите по тези земи в самия край на века – като посредници между Балканите и източните франки може да са действали и българите или подвластните им славянски племена по Средния Дунав. Те пътували по т. нар. дунавски коридор на комуникация между Балканите и Централна Европа, както се вижда и от вече приведените археологически доказателства. Така или иначе успешната посредническа дейност на раданитите, българите и малко по-късно на венецианците на практика елиминирала необходимостта от пътувания на самите франки до Византия, по суша или по вода. А пък франките не разполагали и с кораби в Средиземно море, с които биха могли да пътуват и търгуват.

Историята с установяването на търговски отношения между Византия и росите е съвсем различна. Не липсата на прекомерни имперски амбиции от руска страна, а фактори като преориентирането на търговията на росите от Азия към Константинопол и последвалото превръщане на Черно море в "руско море", заплахата от прекъсване на връзката между Константинопол и най-северния имперски аванпост в Черноморския регион – Херсон и не на последно място, страховитите морски обсади, на които руснаците подлагали Константинопол, накрая принудили Византия да направи значителни отстъпки на руските търговци.

С риск от известно повторение, нека да споменем събитията, които предшествали руско-византийските търговски договорености от X в. И така в описанията си на търговските начинания на т. нар. rūs арабските автори включват и коментари за уменията на росите да воюват. В края на IX – началото на X в. вече виждаме варягите да търгуват в един огромен регион, който се простирал от Средния Дунав на запад до Каспийско море на изток. Преди това, през IX в. някои от тях – според ибн Хурдадбе – достигали чак до Багдад, а в следващия X в. ибн Фадлан твърди, че те търгували и в земите на Волжка България. Но макар Волга и Дунав да осигурявали за търговията на варягите излаз в чужбина, най-значим излаз несъмнено им давал южният маршрут – през Черно море към Константинопол.

Както изтъкват С. Франклин и Дж. Шепард, в края на IX в. росите вече пътували до Черно море и вероятно се оглеждали за привлекателни пазари или за нови източници на сребро, тъй като старият им източник на богатство – мюсюлманските земи в Централна Азия – вече не можел да задоволява нуждите им от печалба. Появата им на тържището във византийския emporium Херсон, който имал широки търговски връзки с хазарите и може би с мюсюлманите от Каспийския регион, а също така и с Константинопол, било само временно решение на проблема. Все пак Херсон си оставал един укрепен провинциален град, чието тържище не можело да се сравнява с това на имперската столица. Затова росите продължавали да гледат на юг, към Константинопол[999].

Съществувал обаче един фундаментален проблем: съдовете, с които варягите успешно плавали по Днепър, не били нито достатъчно обемни, нито достатъчно устойчиви за плаване по море. Това било известно и на византийските власти. В своята "Тактика" Лъв VI отбелязва, че "северните скити" използват по-малки, по-леки и по-бързи съдове от арабите, "защото, спускайки се към Черно море по реките, те не могат да използват по-големи кораби"[1000].

Независимо от своята непригодност за големи битки или за широкомащабна търговия по море, флотът на росите не бил за подценяване. Първото руско нападение над Константинопол (860) оставило трайни спомени у византийците. Както изтъква Д. Оболенски, в продължение на повече от век след това руснаците продължавали да заемат видно място в "залата на ужасите", която била създадена от буйното въображение на византийското население. През следващия X в. руснаците предприели още пет нападения срещу империята, като поне три от тях били насочени срещу Константинопол. През X в. още първата руска кампания срещу византийската столица – тази на княз Олег от 907 г. – била съпроводена с масови кланета на цивилни граждани и значителни разрушения на църкви и дворци в предградията. Скоро след това между руснаците и империята било сключено примирие. Неговите условия били благоприятни за руснаците, но не чак толкова, колкото са щели да бъдат, ако византийците били сметнали Олег за безусловен победител. Истинският мирен договор вероятно е бил подписан няколко години по-късно, на 2 септември 911 г., между пратениците на Олег и имперското правителство[1001].

Съдържанието на византийско-руските договори от X в. е предадено единствено в "Повест за изминалите години". Съвсем очевидно е, че двата текста – съответно от 907 и 911 г. – са били съставени в разстояние на няколко години един от друг. Имената на петимата варяги, които се споменават в първия документ, се срещат и сред имената на четиринайсетте пратеници на Олег, изброени във втория документ. Двата текста са свързани и в още един аспект: пасажите от първия текст, които уреждат условията за пребиваването на руските

[999] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, 90–91.
[1000] Leonis imp. Tactica, XIX.69. – PG 107, col. 1012.
[1001] D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, 240–245.

търговци в Константинопол, създават впечатлението, че са в известен смисъл преамбюл към втората пълна версия на договора[1002]. Според С. Франклин и Дж. Шепард например фрагментарният вариант, в който са запазени договореностите от 907 г., навежда на мисълта, че веднага след края на войната русите са получили от императора харта с търговски привилегии, а мирният договор е бил подписан едва четири години по-късно – през 911 г.[1003]

Тук няма да изследваме договорите между русите и Византия в подробности – нито в дипломатически[1004], нито в търговски аспект[1005]. Няма да засягаме и въпроса за влиянието на скандинавското право върху някои от клаузите им. В науката вече е установено, че има сходства между руско-византийските договори от 907, 911 и 944 г., от една страна, и различни скандинавски сборници с юридическо съдържание от XII – XIII в., от друга страна[1006]. Ще се спрем по-подробно обаче на условията, при които руските търговци, пристигнали в Константинопол, можели да пребивават в едно от столичните предградия, да влизат в града и да търгуват.

Според тези договорености на руснаците се разрешавало да живеят в близост до манастира "Св. Мамант", в района на едноименното пристанище в Босфора, намиращо се на север от града. Имената на всички временно пребиваващи руснаци трябвало да бъдат записани и предадени на градските власти. Освен безплатната квартира, руските търговци щели да получават и месечна издръжка за срок до шест месеца. По отношение на влизането им в града били наложени сериозни ограничения: те можели да влизат през една-единствена градска порта, само по 50 човека наведнъж, без оръжие и под надзора на императорски човек[1007]. Като се има предвид какви опустошения и кланета били извършили Олеговите войски в предградията на Константинопол, не е чудно, че византийските власти отказали да настанят руските търговци по "домовете на митатите" вътре в града. Не е чудно и че руснаците били третирани по-скоро като вражеска армия, отколкото като търговци. Те очевидно ходели въоръжени, затова трябвало да се разделят с оръжията си, преди да влязат през градската порта, която изпълнявала ролята на контролно-пропускателен пункт.

Според Литаврин най-вероятно е самите руснаци да са поискали да бъдат разквартирувани в предградието "Св. Мамант", тъй като са били добре запознати

[1002] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, 25–28: за договорите от 907 и 911 г.

[1003] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, p. 103.

[1004] Най-новите изследвания върху дипломатическите аспекти на руско-византийските договори са: J. Malingudi. Die russisch-byzantinischen Verträge des 10. Jahrhunderts aus diplomatischer Sicht. Thessaloniki, 1994; H. Mentzel. Die byzantinisch-russischen Verträge aus dem 9. und 10. Jahrhundert. Halle, 1997.

[1005] Търговският характер на договорите е разгледан подробно от: M. Hellmann. Die Handelverträge des 10. Jahrhunderts zwischen Kiev und Byzanz. – Untersuchungen zu Handel und Verkehr, IV, 642–666.

[1006] M. Stein-Wilkeshius. A Viking-Age Treaty between Constantinople and Northern Merchants, with Its Provisions on Theft and Robbery. – Scando-Slavica 37 (1991), 39–46.

[1007] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 25.

с крайбрежието на Константинопол и оценявали предимствата на тамошното пристанище, което било разположено на висок бряг. Като смята, че една част от руснаците са оставали да чакат другарите си на българска територия в Месемврия, Литаврин изтъква, че и тези, които пристигали в Константинопол, вероятно са били група от неколкостотин човека. Поради това те се нуждаели от обширна площ, достатъчна за автономното преживяване на голям брой хора и снабдена с елементарни удобства. Освен това, руснаците получавали правото да ползват баня "елико хотят", т. е. колкото поискат. Това кара Литаврин да смята, че е твърде вероятно руснаците да са били разквартирувани в казармите, които служели за зимна квартира на столичните тагми. През лятото тагмите били на поход или участвали в учения и живеели на летен лагер, извън споменатите казарми, които оставали празни[1008]. Макар и косвено, това предположение се потвърждава от договора от 944 г. Той съдържа условието, че руските търговци нямали право да зимуват в "Св. Мамант"[1009] вероятно защото през зимата тези помещения са се използвали за друга цел.

Византийските власти се съгласили да отпускат на руските търговци и т. нар. месячина – месечна издръжка (гр.: ta minaia). Очевидно разквартируването на руснаците е било добре обмислено от византийските власти и те били третирани в известен смисъл като войни или монаси, т. е. като хора, на които се полага месечна издръжка от хазната. Например в типика на манастира "Св. Мамант", който се намирал в близост до квартирата на руските търговци, е отбелязано, че монасите трябва да получават от властите месечно продоволствие (гр.: minaion)[1010]. Според договора от 907 г. руските търговци получавали месечното си продоволствие по поименен списък, като най-напред вземали своето "месячное" търговците от Киев, а след това – тези от Чернигов и Переяславъл[1011]. Тази фраза почти дословно е възпроизведена и в договора от 944 г. Още в договора от 907 г. се подчертава, че въпросното продоволствие се състояло от хляб, вино, риба и зеленчуци и се полагало на руснаците за период от шест месеца[1012]. В "Книга на епарха" обаче изрично е записано, че чужденците имали право да пребивават в Константинопол най-много до три месеца; нарушителите на тази забрана се наказвали изключително строго.

Г. Г. Литаврин допуска, че в руско-византийските договори става дума не за една, а за две руски флотилии, като едната пристигала, когато другата вече си заминавала. Първата флотилия, за която научаваме и от Константин Багренородни, тръгвала от Киев в края на април и пристигала в Константинопол в началото на юни. Втората флотилия вероятно тръгвала от по-далече – от Северозападна Русия (Чернигов и Переяславъл) и пристигала във Византия едва в

[1008] Г. Г. Литаврин. Условия пребывания древних русов в Константинополе в X в. – В: Същият. Византия и славяне (сборник статей). С. Петербург, 1999, 453–469, по-спец. 457–458.

[1009] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 25.

[1010] Г. Г. Литаврин. Византийское общество и государство в X–XI вв. Москва, 1977, с. 240.

[1011] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 25.

[1012] Пак там, I, с. 25.

началото на август, когато първата вече отплавала за дома. Този порядък на пристигане и заминаване на руските търговци в Константинопол би обяснил и странния на пръв поглед ред за отпускане на продоволствие от страна на имперските власти: най-напред то се давало на търговците от Киев, после – на тези от другите два града. Всяка от флотилиите получавала от византийците продоволствие за двумесечен престой в предградието "Св. Мамант" и "бранно за из път", т. е. продоволствие за едномесечното си плаване обратно до Киев, или общо руските търговци получавали продоволствие от константинополските власти за период от шест месеца[1013].

В "Повест за изминалите години" в началото на договора от 907 г. се казва: "и заповядал Олег да се даде дан на 2 000 кораба, по 12 гривни на човек, а във всеки кораб имало по 40 мъже."[1014] По всяка вероятност в 907 г. ставало дума за еднократна контрибуция, която византийците трябвало да платят на руснаците, но по-късно империята започнала да плаща на киевските князе ежегоден трибут[1015]. За обратния си път до дома руснаците получавали не само провизии, но и платна, въжета, дъски и въобще всякакви резервни части за своите кораби. А пък тези руснаци, които не били дошли в Константинопол да търгуват, нямали право да получават "месячина", т. е. месечна издръжка. Освен това, руският княз поемал ангажимента да забрани със свой указ на пристигналите във Византия руснаци да правят пакости в селата и в страната, т. е. извън очертанията на столицата[1016]. След като, разоръжени и само по 50 души наведнъж, руските търговци влезели в Константинопол, за тях вече нямало никакви ограничения: те можели да търгуват колкото им е необходимо, без да плащат никакви данъци[1017].

Не е ясно защо в 941 г. княз Игор нарушил договора, сключен при неговия предшественик Олег и даващ значителни търговски привилегии на руснаците в Константинопол. "Повест за изминалите години" представя кампанията на Игор в светлината на опустошенията и кланетата, които извършили неговите войни "в земята от Понтийско море до Хераклея и до Пафлагонската земя, и в цялата Никомидийска земя". Те изпепелили и предградията, намиращи се отвъд Златния рог[1018]. Описаните зверства, палежи и опустошения, извършени от руснаците, наистина били големи, но никъде в руската хроника не се споменава каква е била целта на тази експедиция срещу империята: вземането на плячка, отмъщение за нарушаване от страна на византийците на съществуващите договорености или нещо друго.

[1013] Г. Г. Литаврин. Условия пребывания древних русов в Константинополе в X в., 459, 461.

[1014] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 24.

[1015] Военните клаузи на руско-византийските договори не са предмет на настоящия труд. Те са изследвани от: А. Н. Сахаров. Дипломацията на Древна Русия, IX – първата половина на X в. Прев. А. И. Кисиленко. София, 1984, с. 100 сл.

[1016] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 26.

[1017] Пак там, I, с. 26.

[1018] Пак там, I, с. 26.

Кратки сведения за безчинствата на руснаците на Игор дава и монахът Григорий – автор на житието на св. Василий Нови. Той казва, че руснаците опус-тошили земите от Хераклея на Черно море до околностите на Никомедия на Мраморно море[1019]. Лиутпранд пък споменава за безсънните нощи, които прекарал Роман Лакапин, чудейки се откъде да вземе кораби, за да се противопостави на руснаците. По това време имперският флот бил ангажиран в бойни действия срещу сарацините и в патрулиране на островите. Накрая Роман I намерил петнайсет стари кораба, които съоръжил със сифони за гръцки огън и с лекота победил Игор. Голяма част от Игоревите войни загинали, самият той се върнал у дома напълно обезверен, а онези руснаци, които попаднали в гръцки плен, били доведени триумфално в Константинопол и там – обезглавени публично в присъствието на пастрока на Лиутпранд, който бил пратеник на крал Хугон Провансалски[1020].

Въз основа на един юдео-хазарски документ от X в.[1021] е изказана хипотезата, че княз Игор е бил принуден от хазарите да нападне Византия[1022]. Така или иначе, когато мирът бил възстановен, сключеният между пратениците на Игор и империята договор почти дословно повтарял клаузите на договора от 911 г.: руските търговци имали право да отсядат в предградието "Св. Мамант", да получават месечна издръжка за времето на престоя си и провизии и резервни части за пътя си до дома; можели да влизат в града само по 50 човека наведнъж и да търгуват колкото им е нужно.

В договора на княз Игор с империята обаче има и някои ограничения, които липсват в предишните руско-византийски договори. Те се отнасят както до търговията с най-важния експортен артикул на империята, висококачествената коприна, така и до повишените изисквания относно представянето на доказателства от страна на руснаците, че са пристигнали в имперската столица с мирни цели. Така например сега руските търговци нямали право да купуват висококачествена коприна за повече от 50 номизми; освен това, те били длъжни да покажат покупките си на имперски чиновник ("царски мъж"), който да им сложи митнически печат и да им ги даде обратно[1023].

Руските пратеници и търговци, пристигащи в имперската столица, трябвало да носят от своите князе грамоти, в които да се казва "изпратих едиколко-си кораба". Преди това пратениците, т. е. дипломатите, носели златни печати, а търговците – сребърни[1024]. Сега обаче от тях се изисквало да покажат писмени доказателства, от които имперските власти да се уверят, че "са дошли с мир". А ако пристигнели без такива грамоти, византийците – по силата на

[1019] А. Н. Веселовский. Житие преподобнаго Василия Новаго. – Отделение Русского Языка и Словесности. Олденбург–Волин–Старая 46 (1889), 65-68, приложение no. 6.

[1020] Liudprand. Antapod. V. 15 (ed. Chiesa), 131–132.

[1021] Документът е публикуван у: N. Golb–O. Pritsak. Khazarian Hebrew Documents of the Tenth Century. Ithaca, NY–London, 1982, 118–119.

[1022] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, 115–117.

[1023] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 34.

[1024] Пак там, I, с. 35.

договора с Игор – имали право да ги арестуват и държат под надзор, докато известят киевския княз за тях. Ако ли пък руснаците откажели да се предадат и окажели съпротива, византийците имали правото да ги убият. И накрая, ако успеели да избягат и да се върнат в Русия, то имперското правителство си запазвало правото да уведоми за това великия княз на Киев, а той трябвало да реши какво да прави с тях[1025].

Договорът на княз Игор с империята съдържа и още една особеност, която не се среща при предишните руско-византийски договори. Докато в договорите от 907 и 911 г. имената на руските пратеници само са изброени, без да се съобщава изрично кой какъв е, сега за първите 25 човека от списъка с руските имена се посочва кой от тях на кой княз е представител, а за следващите от списъка просто се споменава, че лицето е "купец", т. е. представлява само себе си. Макар текстът на договора да е бил записан от византийски писари, списъкът с имената на руските пратеници и търговци ще да е бил предоставен от самите руснаци. Той илюстрира структурата на управляващата класа в Киевска Рус. Една група от родственици-князе заедно със стоящия начело велик княз и неговите съпруга и син изпращали свои представители в чужбина, за да сключват мирни договори. Явно с намерение по-добре да защитят своите интереси, към тази група пратеници се присъединявали и търговци, които имали намерение да търгуват с Константинопол.

В договорите от 911 и 944 г. най-често споменаваната, а очевидно и най-ценната стока, която руснаците доставяли в Константинопол, били робите. Доставката на този вид движеща се "стока" не представлявала особена трудност, въпреки че флотилията, плаваща по Днепър, трябвало да преодолява цели девет прага и често се налагало корабите и част от стоките да бъдат пренасяни по суша на ръце. Ако се съди по описанието на Константин Багренородни, руските търговци действали като колектив. Със своите моноксили те образували внушителна флотилия, като по време на пътуването си с общи усилия успявали да се справят с най-малко четири вида препятствия. Това били: опитите за бягство на робите, които принуждавали росите да ги окова ват във вериги всеки път, когато някой бързей трябвало да бъде заобиколен по суша; самите бързеи; печенезите, които дебнели край тях; и бурите в Черно море. Печенезите следвали по суша росите чак до р. Селина – вероятно един от ръкавите на Дунав. Когато морето изхвърлело някоя от лодките на брега, всички роси излизали на сушата, за да се отбраняват вкупом от печенезите[1026]. Според Константин Багренородни и през зимата животът на росите бил суров: затова, щом настъпел месец ноември, техните архонти групово ги извеждали "на полюдие", т. е. на изхранване в славиниите[1027].

[1025] Пак там, I, 34–35. Срв. S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, 118–119.

[1026] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 9.94–96 (ред. Литаврин–Новосельцев), с. 50.

[1027] Пак там, 9.104, с. 50.

В някои от проучените погребения около Чернигов и Киев в погребалната камера наред с въоръжението на мъртвия са открити теглилки и кантар[1028]. Това показва, че за варягите от Средното Поднепровие постоянното носене на оръжие и войната са били дейности, напълно съвместими с търговията. В името на сигурността обаче градският префект на Константинопол изисквал от руските търговци да се разоръжат, преди да влязат в столицата.

По времето на княз Игор и на Роман Лакапин и Константин Багренородни киевските търговци доставяли в Константинопол мед, восък и роби, а оттам закупували луксозни стоки и оръжия. Осигуряването на връзката между, от една страна, Византия и от друга – князете, управляващи земите на север и на изток от Поднепровието, е главната причина, поради която на семейството, управляващо в Киев, било отредено първенствуващо място сред руските князе. След смъртта на мъжа си Олга, вдовицата на княз Игор, провела редица кампании, за да осигури редовното събиране на дан от подчинените ѝ славянски племена. Макар и изпълнен с фолклорни елементи, разказът за нейните подвизи дава сведения за това, какво е било събирано от подчинените на варягите славяни – ценни кожи и пера, мед и восък от диви пчели. След това варяжките търговци изнасяли тези неща за Византия. Самият император, според "Повест за изминалите години", поискал от Олга да му достави "роби, восък и мед", а също и войници, както му била обещала[1029].

Въпреки че конкретната причина за Олгиното пътуване до Константинопол остава неизяснена, в нейните разговори с Константин Багренородни и неговите приближени търговските въпроси ще да са заемали важно място. За това свидетелства фактът, че по време и на двата дворцови приема в нейна чест броят на търговците в свитата ѝ бил съответно 43 и 44 човека, т. е. почти двоен на броя на пратениците на "архонтите на Русия"[1030] и значително надвишаващ двайсет и осемте пратеници и търговци, които са споменати поименно в договора от 944 г. Може би защото очаквала да води важни преговори в имперската столица, княгиня Олга довела със себе си двама преводачи. Според руската хроника тя приела и светото кръщение, докато била в Константинопол[1031] – факт, който не намира потвърждение в иначе твърде подробния разказ на нейния домакин Константин Багренородни.

Не е изключено обаче Олга да се е опитала да постигне отмяна на ограничителните клаузи в договора, подписан от покойния ѝ съпруг, а именно – забраната на росите да зимуват в устието на Днепър и ограниченията при покупката на висококачествена коприна в Константинопол. Твърде вероятно е, поради наближаването на края на сезона на корабоплаването в Черно море, в края на октомври Олга да е била принудена да си тръгне, без да е постигнала

[1028] Д. И. Блифелд. К исторической оценке дружинных погребении в срубных гробницах среднего Поднепровья IX–X вв. – Советская археология 20 (1954), 148–162.
[1029] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 45.
[1030] Const. Porphyr. De cerim. (ed. Reiske), 597, 598.
[1031] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 44.

кой знае какви отстъпки от имперското правителство. За нейното недоволство свидетелства, макар и косвено, един кратък пасаж от "Повест за изминалите години". Когато по-късно императорът ѝ напомнил, че тя трябва да му изпрати обещаните "роби, восък, кожи и войни на помощ", Олга отговорила чрез византийските пратеници: "Ако и ти почакаш при мене в Почайна [в Киев], както аз чаках в Златния рог, ще ти [ги] дам."[1032] Флотилията на Олга заедно с многобройната ѝ и въоръжена свита може да е била държана дълго време в Златния рог просто от съображения за сигурност, тъй като броят на съпровождащите Олга лица е надвишавал сто, без да се брои охраната, корабният персонал и многобройните слуги[1033]. Така или иначе било е изгубено ценно време за преговори.

От друга страна, нежеланието на имперското правителство да прави каквито и да е допълнителни отстъпки на Киевска Рус прозира още в началните глави на трактата "За управлението на империята": според Константин Багренородни на северните скити, в т. ч. и росите, не трябва да се дават царски одежди и корони, нито пък трябва да се влиза в брачни съюзи с тях[1034]. Те трябвало да бъдат държани на разстояние, в степта северно от Днепър.

Въпреки това, към средата на X в. киевските търговци, изглежда, вече са се били преориентирали към Херсон и Константинопол. За такова преориентиране косвено говори и фактът, че приблизително по това време в областта по Средния Днепър притокът на дирхами от мюсюлманските земи в Задкаспието силно намалял, докато в редица гробове от същата епоха са намерени сребърни византийски монети. Нещо повече, находките от погребенията в Старокиевская и в Подол свидетелстват за нарастването както на обема на търговията, така и на броя на търговците в Киев в края на X в. Запазени късове византийска коприна са намерени в некрополи в Киев, Шестовици, Гньоздово и Бирка: те са сходни с копринените късове, намерени в културния слой от X в. в Йорк и Линкълн в Англия, което навежда на мисълта, че може би тези копринени изделия са стигнали от Близкия изток и Византия до Киев, Северна Русия и Англия по т. нар. Източен път, с посредничеството на варяжките търговци[1035].

През X в. основна пречка за пътуванията на киевските търговци до Константинопол оставали печенезите, които били в състояние да преградят праговете на Днепър. Затова, по думите на Константин Багренородни, "росите се стремели да пазят мира с печенезите"[1036]. Не може със сигурност да се твърди дали една от причините за посещението на Олга в Константинопол произтичала от стремежа на киевския елит да осигури с помощта на византийците

[1032] Пак там, I, с. 45.

[1033] А. Н. Сахаров. Дипломацията на древна Русия, с. 261.

[1034] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 13.12–72 (ред. Литаврин–Новосельцев), 54–56.

[1035] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, 141–142.

[1036] Константин Багрянородный. Об управлении империей, 2.5–6 (ред. Литаврин–Новосельцев), 36–38.

безопасно преминаване на руските търговски флотилии по Днепър. Не би могло да се приеме без резерви и твърдението, че макар и служейки си с коренно различни средства, Олгиният син Светослав практически преследвал същите цели, а именно – да намали рисковете, при които били принудени да оперират руските търговци, и да държи отворени основните търговски пътища както към степта и Централна Азия, така и към Черно море и Константинопол[1037].

И все пак "Повест за изминалите години" и византийските хронисти предават по сходен начин възхищението на Светослав от богатството на областта около дунавската делта[1038]. От думите, които руският хронист е вложил в устата на княза, става ясно, че Светослав не желаел да остава в Киев, а искал да премести столицата на царството си в Малък Преслав (Переяславец), тъй като там се пресичали пътищата на търговците от земите на чехите, маджарите, гърците и руснаците.

След края на ожесточения руско-византийски конфликт би могло да се очаква, че щял да бъде сключен неизгоден за русите мир, от който най-много щяла да пострада руската търговия с Константинопол. На практика се случило точно обратното: сред условията, които Светослав поставил преди срещата си с Цимисхий под стените на Дръстър, било и това в бъдеще гърците "да смятат за свои приятели тези, които бъдат изпращани по търговски дела във Византион, както е било установено преди това"[1039]. Императорът приел условията на руския княз. По този начин дори и след злополучната Светославова кампания на Балканите руско-византийските търговски договорености от времето на княз Игор и Роман Лакапин останали в сила. От своя страна победителят Цимисхий едва ли така лесно би се съгласил да запази привилегиите на руските търговци в столицата си, ако руският внос не играел съществена роля във византийската икономика.

Сведенията от писмените извори и археологическите проучвания показват, че факторите за пренасочването на руската търговия от Азия към Константинопол, които били налице при Олга и Светослав, действали с още по-голяма сила при следващия княз, Владимир. На първо място, това бил силно намалелият приток на сребро от Централна Азия. Постоянните конфликти между Газнавидите и Караханидите за надмощие във владенията на Саманидите издигали пречки пред търговията на дълги разстояния в Централна Азия. "Повест за изминалите години" не съобщава каква е била конкретната причина Владимир да се отправи на поход срещу волжките българи[1040]. Така или иначе, кампанията му не успяла да спре непрекъснатото намаляване в притока на сребро от този регион. Последните известни ни сребърни дирхами, които самите вол-

---

[1037] Тази хипотеза се застъпва от S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, 142–144.

[1038] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 48. Срв. Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum (ed. Thurn), p. 288; Leonis Diaconi Caloensis Historiae libri decem. E recen. C. B. Hasii. Bonnae, 1828, p. 105.

[1039] Leo Diac. Historia (ed. Hase), p. 156.

[1040] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 58.

жки българи са секли, датират от 986/987 г.[1041] По археологически път е установено, че през 90те години на X в. секнал почти напълно и притокът на дирхамите, идващи от Саманидското царство през земите на волжките българи и хазарите до владенията на киевския княз Владимир[1042].

Другият фактор, който съдействал за окончателното преориентиране на руската търговия към византийската столица, трябва да се търси в непрекъснатото увеличаване на броя на християните сред киевските търговци и сред управлявашия елит като цяло. Така например сред пратениците и търговците, които пристигнали в Константинопол да подпишат договор от името на княз Игор, имало и кръстени, и некръстени. Както се вижда от "Повест за изминалите години", през следващите десетилетия броят на християните сред поданиците на киевските князе продължил да расте. Този факт се потвърждава и от погребалния инвентар, намерен в некрополите на Гньоздово и Тимерьово и датиращ от 60те и 70те години на X в.[1043]

Официалното приемане на византийското християнство от Киевска Рус не изглежда да е довело до някаква промяна в правата, с които се ползвали руските търговци в Константинопол. От друга страна, от построеното от княз Владимир I се вижда, че той е направил доста, за да обезпечи безопасното плаване на руските търговски флотилии по Днепър. Крепости-пристанища били издигнати във Витичев, Войн и на други места близо до Днепър, а една от функциите на т. нар. змийски валове около Киев била да попречи на печенезите да правят засади на левия бряг на реката и да плячкосват търговските плавателни съдове. Сега вече било възможно да се осигуряват и конвоиращи кораби или кавалерийски ескорт на плаващите по реката търговци чак до началото на праговете[1044]. В края на X в. на един остров в устието на Днепър било основано и търговско поселение с множество складове и работилници[1045]. Така благодарение на подобренията в инфраструктурата и на грижите на властите за сигурността на търговците рисковете от дългото пътуване до Константинопол намалели, а трафикът се увеличил.

През XI в. преките контакти между Византия и Киевска Рус вече се осъществявали по няколко линии, но търговията по прежному продължила да играе съществена роля в тези отношения. Сред експортните артикули от империята за Русия изворите споменават ценни тъкани, бижута, керамични и стъклени изделия, подправки, зехтин, вино, плодове, икони и църковна утвар,

---

[1041] V. V. Kropotkin. Bulgarian Tenth-Century Coins in Eastern Europe and around the Baltic. Topography and Distribution Routes. – In: Sigtuna Papers. Proceedings of the Sigtuna Symposium on Viking-Age Coinage. June 1989 [Commentationes de nummis saeculorum IX–XI in Suecia repertis. Nova series 6]. Ed. by K. Jonsson and B. Malmer. Stockholm–London, 1990, 197–200, по-спец. с. 199.

[1042] S. Franklin–J. Shepard. The Emergence of Rus, p. 156.

[1043] Пак там, с. 158, бел. 56: цит. библиография.

[1044] Пак там, с. 178.

[1045] А. Л. Сокульский. К локализации летописного Олешя. – Советская археология 1980, no. 1, 64–73.

т. е. предимно стоки, които задоволявали вкуса към предмети на лукса на елита и нуждите на църквата. Както и в предишното столетие, основният износ на руснаците за Византия се състоял от роби, кожи, восък и мед[1046].

Интензивният търговски обмен обаче невинаги гарантирал добри междусъседски отношения. За това свидетелства конфликтът от 1043 г. "Повест за изминалите години" не съобщава нито какви са били причините, нито какъв е бил конкретният повод, заради който киевският княз Ярослав изпратил срещу гърците сина си Владимир начело на голяма флотилия[1047]. От своя страна Михаил Псел, който бил очевидец на събитията и е оставил едно забележително описание на битката между двата флота, твърди, че руснаците отдавна се готвели да нападнат империята поради отколешния си антагонизъм спрямо нея, но едва при Константин IX Мономах успели да осъществят намеренията си[1048].

Единствено Георги Кедрин съобщава конкретния повод за нападението. При някакво сбиване между руснаци и византийци на пазара в Константинопол бил убит един "скит" от благородно потекло. Новгородският княз Владимир, син на Ярослав, събрал войска от около 100 000 човека, които потеглили срещу Константинопол на борда на 400 кораба. Според Кедрин, опитвайки се да предотврати войната, императорът предложил огромна парична компенсация – по 3 литри злато на моряк[1049]. Руснаците обаче отказали откупа и битката станала неизбежна. В крайна сметка, с помощта на гръцкия огън и благодарение на внезапно извилата се морска буря руският флот бил разбит.

Не е известно какви по-дълбоки причини, освен дълго стаяваният антагонизъм, за който пише Псел, са накарали руснаците да предприемат тази масирана атака срещу византийската столица. След края на конфликта преговорите продължили доста дълго – цели три години – и завършили с женитбата на византийска принцеса за един от по-младите синове на Ярослав. В запазените извори обаче не се споменава нищо за правата на руските търговци в Константинопол след 1043 г. – дали те са останали същите като преди, или са били променени. Единствените податки за съществуването на руска колония във византийската столица през следващия XII в. се намират в "Книга паломник" на новгородския архиепископ Антоний, който посетил Константинопол в 1200 г.[1050] Руснаците, според Антоний, дори имали собствена църква в имперската столица – църквата "Св. Леонтий"[1051].

[1046] D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, p. 293.

[1047] Повесть временных лет (ред. Лихачев–Адрианова-Перец), I, с. 103. Относно възможните причини за руското нападение и броя на руските войни вж. J. Shepard. Why Did the Russians Attack Byzantium in 1043? – Byzantinisch-neugriechisch Jahrbücher 22 (1978/79), 147–212, по-спец. 157–158.

[1048] Michel Psellos. Chronographie. XC (ed. Renauld), vol. II, 8–11.

[1049] Georgii Cedreni Compendium Historiarum. Vol. II. Bonnae, 1839, p. 551.

[1050] П. А. Саваитов. Книга паломник. Путешествие Новгородского архиепископа Антония в Царьград конце 12ого столетия. С. Петербург, 1872, с. 159, 167.

[1051] А. И. Яцимирский. Новые данные о Хождении архиепископа Антония в Царьград. – Известия Отделения Русского Языка и Словесности 4, no. 1 (1899), 245–249.

След известно прекъсване, наложено от татарското нашествие в Русия и латинското владичество в Константинопол, през XIV в. руско-византийските търговски връзки били възстановени. Сега обаче маршрутите на търговия и комуникация между Московското княжество и империята били различни от тези, използвани по времето на Киевска Рус, а активни посредници в руско-византийската търговия били генуезците чрез своите колонии на кримското крайбрежие, Солдая и Кафа. Главният търговски път, свързващ Москва и Константинопол, следвал течението на Дон чак до пристанището Тана на неговото устие, после пресичал Азовско море до Кафа или Солдая, оттам през Черно море достигал до Синопе и накрая – до Босфора. Друг важен търговски път тръгвал от Новгород или от други градове в Североизточна Русия и минавайки през територията на Литва, достигал до Акерман, откъдето продължавал по море за Византия. По тези маршрути сега вървели не само търговци и дипломатически пратеничества, но и пътешественици и пилигрими, отправили се за Константинопол, Света гора или Палестина[1052]. Никога обаче в по-късните руско-византийски търговски отношения руските търговци в Константинопол не се ползвали с такива изключителни, а и така подробно регламентирани права, както през X и по всяка вероятност първите четири десетилетия на XI в.

5. Константинопол и средиземноморската търговия в средата на XI в.

В края на разглеждания период, т. е. през 50те и 60те години на XI в., чужденците търговци във Византия може да не са били чак толкова многобройни, колкото, да кажем, чужденците наемници в имперската армия, но затова пък тяхното присъствие в големите градски центрове на империята било осезателно. И това не било никак случайно: единайстото столетие поставило началото на безпрецедентното разрастване на търговските начинания на Запада; през XI – XII в. в Западна Европа възникнали и големи центрове на текстилно производство; образували се и първите банкови анклави.

Разразстването на западноевропейската търговия с Леванта имало пряко въздействие върху Византия. От последната третина на XI в. насетне притокът на стоки и хора в империята бил съпроводен от нарастващ натиск върху имперското правителство от страна най-вече на италианските градове-републики за даване на привилегии на техните търговци. В изворите е по-лесно да се долови присъствието на чужденците търговци в Константинопол и в по-големите градове на империята, отколкото в по-малките градове, които били разположени по протежение на главните търговски пътища[1053].

[1052] D. Obolensky. The Byzantine Commonwealth, 337–338.

[1053] A. P. Kazhdan–A. Wharton Epstein. Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries, 174–175.

Търговските привилегии, давани от имперското правителство на италианците от 80те години на XI в. нататък, не са предмет на настоящото изследване. Целта на тази заключителна по характера си част е да очертае в най-общ план мястото, което заемал Константинопол в разрастващата се търговия и комуникации в Средиземноморието през 50те и 60те години на XI в.

Както вече беше показано, през X в. правата и ограниченията, наложени на руските и сирийските търговци в Константинопол, били подробно регламентирани. Българите пък получили, вероятно след края на войната от 894/96 г., привилегията да продават стоката си на едро и в замяна да закупуват каквото им трябва на сателитното тържище, образувало се извън градските стени. През XI в. обаче нямаме данни за това, дали за търговците от Русия, мюсюлманския свят и България все още са важели разпоредбите, формулирани в предходното столетие.

От края на X в. насетне привлекателността на Константинопол за латинците започнала да нараства. За тях градът станал по-лесно достъпен по море, след като византийците успели да отвоюват Крит от мюсюлманите. Той станал по-достъпен и по суша, след като в средата на X в. маджарите прекратили набезите си в Европа и държавата, която те основали в сърцето на континента, започнала да се интегрира в християнската цивилизация[1054]. Освен възможностите за търговия с Византия, за които вече стана дума, причина за нарастващия интерес на латинците към Константинопол бил и засилващият се поклоннически поток от Западна Европа към Палестина: византийската столица, която била най-голямото хранилище на християнски реликви в света, станала задължителна спирка на пилигримите по пътя им към Ерусалим.

Въпреки оскъдността на сведенията за XI в., може да се заключи, че в общия контекст на търговията в Средиземноморието в средата на века Константинопол играел най-важна роля в начинанията на венецианците и на амалфитанците. Издаден в знак на благодарност към венецианците заради помощта, която те оказали на императора в битката му с норманите при Дирахион (1081), споменатият хрисовул на Алексий Комнин от 1082 г.[1055] фиксирал и някои вече съществуващи положения. Например грамотата съдържа списък на пристанищата и крайбрежните градове, в които венецианските търговци имали право да търгуват с всякакъв вид стока и били освободени от всякакви мита. По всяка вероятност този списък на градове, разположени по крайбрежието от Лаодикея в Сирия на север чак до Константинопол, е бил предоставен на императора от самите венецианци. В него поименно са споменати Антиохия, Мопсуестия, Тарс,

---

[1054] За пътуванията между Запада и Византия вж. E. Kislinger. Reisen und Verkehrswege zwischen Byzanz und dem Abendland vom neunten bis in die Mitte des elftes Jahrhunderts, 231–257; вж. и K. N. Cigaar. Western Travellers to Constantinople. The West and Byzantium, 962–1204. Leyden–New York–Cologne, 1996, 21–44.

[1055] G. L. F. Tafel–G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig, Bd. I, 51–54, no. 23. Датирането на документа е спорно – вж. библиографията у: D. Nicol. Byzantium and Venice, p. 60, note 1.

Адана и Аталия на източносредиземноморския бряг, а оттам на север по продължение на Егейското крайбрежие срещаме имената на Стровилос, Ефес, остров Хиос и Фокея. Както изтъква и Ж.-К. Шене, по онова време споменатите пристанища са били главните спирки на венецианците по пътя им от сирийската столица Антиохия до Константинопол[1056]. Не е изключено те да са били основни спирки и за амалфитанските търговци, които в онзи момент вече имали собствена странноприемница в Ерусалим[1057].

За венецианците изборът на междинни спирки по пътя им от Сирия до имперската столица никак не бил случаен. Както видяхме, Антиохия и Лаодикея представлявали едни от крайните точки в дългия път на керваните, идващи от Азия. Дейността на повечето от останалите градове в списъка, който срещаме в хрисовула на Алексий Комнин, била свързана главно с вътрешната търговия на Византия. На остров Хиос по всяка вероятност имало голям държавен склад за зърно. Пристанището на Фокея, която по това време още не била станала център на добива на стипца, също играело важна роля в търговията с пшеница. Подобна била и ролята на Стровилос и Ефес, които се намирали в близост до големи плодородни равнини, още незавладени от селджуците[1058]. Като се ангажирали активно с търговията с пшеница, италианските и на първо място венецианските търговци съдействали за икономическото съживяване на Константинопол през XII в.[1059] Както беше посочено, с хрисовула на Алексий Комнин венецианските търговци били освободени от всякакви мита и такси в споменатите градове. Служейки за прототип на издадените през следващите сто години императорски грамоти в полза на венецианците, този хрисовул изиграл основополагаща роля при изграждането на колониалната империя на Венеция в Източното Средиземноморие[1060].

Макар от 70те години на XI в. насетне Константинопол да бил столица на една империя, която започвала да губи територии, той се оказал по-здраво свързан от когато и да било в предходните столетия с търговските центрове във византийските провинции. Причините за това трябва да се търсят както в разцвета на икономическия живот на определени области и най-вече в европейските части на империята и в егейските острови, така и в нарасналата интензивност на комуникациите и вътре в самата Византия, и в по-обширните рамки на Източното Средиземноморие. Столичният град изгубил привилегирования

[1056] J.-C. Cheynet. L'implantation des Latins en Asie Mineure avant la Première Croisade. – In: Migrations et diasporas méditerranéennes (X^{e}–XVI^{e} siècles). Actes du colloque de Conques (octobre 1999) réunis par M. Balard et A. Ducellier [Series Byzantina Sorbonensia 19]. Paris, 2002, 115–124, вж. по-спец. с. 116.

[1057] M. Balard. Amalfi et Byzance (X^{e}–XIII^{e} siècles). – Travaux et Mémoires 6 (1976), p. 88, n. 18.

[1058] J.-C. Cheynet. L'implantation des Latins en Asie Mineure avant la Première Croisade, 116–117.

[1059] P. Magdalino. The Grain Supply of Constantinople, Ninth–Twelfth Centuries. – In: Constantinople and Its Hinterland, 35–47.

[1060] D. Nicol. Byzantium and Venice, 59–61.

си статут, но затова пък през XI в. редица провинциални градове отбелязали значим икономически напредък и се включили по-активно в мрежата на търговските контакти и комуникациите на Балканите и в Леванта. По археологически път нарастващият просперитет на европейските провинции на империята се доказва и от разрастването на градовете извън крепостните им стени. Това например се наблюдава при разкопките, проведени в Тива, Монемвасия и Атина. По-късно, през XIII – XIV в., този процес на разрастване на провинциалните градове чрез образуване на търговско-занаятчийски поселения извън крепостните стени се забелязва и по егейските острови, които се оказали под властта на италианци: Крит, Родос, Хиос и Кипър[1061].

Докато през 50те и 60те години на XI в. столицата и европейските части на империята се оказвали въвлечени по безпрецедентен начин в отвъдморските начинания на италианските търговци, ситуацията по източните граници на Византия започнала драстично да се променя. Селджуците вече били успели да пометат и последните останки от някогашния халифат на Абасидите в Азия, а в 1056 г. те превзели и неговата столица – Багдад. Сега селджушкият султанат станал непосредствен съсед както на Византия, така и на халифата на египетските Фатимиди със столица в ал-Фустат. По-страшното за империята било това, че селджуците, водени от идеята за религиозна война срещу християните, започнали да правят набези на нейна територия. Победата, спечелена от тях при Манцикерт на арменската граница, отворила пътя им към вътрешността на Мала Азия. Докато през последната четвърт на XI в. повечето градове по Малоазийското крайбрежие все още оставали под действителен или номинален имперски контрол, във вътрешността на Мала Азия много от важните търговски пътища били прекъснати от селджушките завоевания. Тези търговски маршрути щели да бъдат възстановени от селджушките търговци едва в XIII в.

Междувременно колонията на мюсюлманските търговци в имперската столица продължавала да бъде многобройна. Както видяхме от прегледа на търговските контакти между Византия и Египет, през втората половина на X и през целия XI в. комуникациите между Близкия изток и Константинопол се осъществявали предимно по море. Липсата на сведения от XI в. за настаняване на "сирийците" в митати пък подсказва, че по това време специалният режим на пребиваването на мюсюлмански търговци в имперската столица е бил отменен, а вероятно по това време и "Книга на епарха" вече е била излязла от употреба. "Либерализацията" на византийската икономика от средата или третата четвърт на XI в. нататък довела и до практическата отмяна на специалния статут, на който се радвал Константинопол в предходните столетия.

И така през 50те и 60те години на XI в. имперската столица се оказала в положение, коренно различно от положението, което заемала в предходните двеста години. Тя била активно въвлечена в търговията и комуникациите на Средиземноморския свят, при това в много по-висока степен откогато и да било

[1061] Ch. Bouras. Aspects of the Byzantine City. – EHB, vol. II, 503–504.

след епохата на мюсюлманските завоевания през VII в. Едновременно с това, през втората половина на XI в. Византия изпаднала в нарастваща зависимост от италианските градове-републики. Грамотите с привилегии, които били дадени на италианците от византийските императори от Алексий I Комнин до Алексий III Ангел (1195 – 1203), довели и до това, че от 80те години на XI в. насетне италианските търговски колонии в имперската столица започнали да се сдобиват със собствени квартали по северния бряг на Златния рог[1062] (*вж. фиг. 14*).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

През периода от края на IX до 70те години на XI в. пътуващият на големи разстояния търговец бил не само важна фигура в икономическите процеси, но и основен двигател при изграждането на гъста мрежа от комуникации в съвременния му свят. Без съмнение, той би заел място сред онези, които по думите на Люсиен Февр ще получат "право на история". В известен смисъл настоящият труд представлява опит да се отдаде дължимото на този вечно намиращ се на път труженик, с характерната му издръжливост и пословичната му готовност да поема рискове и да понася несгоди в името на очакваната печалба. За фокус в пътуванията на търговеца избрахме Константинопол – разположената на важен кръстопът столица на Византийската империя, която била значим християнски център, голяма военноморска база и което в случая е може би най-важното, един от най-големите пазари в света.

Хронологическите рамки на изследването се определят от важни събития и процеси, засягащи не само Византия и непосредствените ѝ съседи, но в една или друга степен и целия свят. За долна граница беше приет късният IX в., т. е. времето, когато византийската реконкиста и на изток, и на запад започвала да набира сили, с всички произтичащи от това последици и за империята, и за нейната столица, и за околния свят. За горна граница пък послужиха събитията и свързаните с тях процеси от началото на 70те години на XI в., в резултат от които Византия започнала да губи територии и да свива вътрешния си пазар, да изпада в нарастваща зависимост от икономическата и военната мощ на италианските морски градове, но и да се оказва въвлечена още по-плътно както в търговските начинания на италианците, така и в съществуващата мрежа от комуникации в тогавашния свят.

Но да се върнем на нашия главен герой и, така да се каже, агент на промените – пътуващия на големи разстояния търговец. В хода на изложението ние се опитахме да проследим – доколкото наличният изворов материал позволява това – не само неговите странствания по море и по суша, но и неговото житие-битие и дейност в един доста обширен контекст. В този контекст ние включихме както събития от политическата и стопанската история, така и редица

[1062] P. Magdalino. Constantinople médiévale, 78–82, 85–90.

други факти, процеси и явления, които са свързани по един или друг начин с пътуванията и търговията на далечни разстояния и които условно нарекохме "реалии на пътуването по море (или по суша)".

Разбира се, би могло да се спори дали понятието "реалии" обхваща и такива абстрактни неща като например развитието на нормативната база, регламентираща престоя на чужденците в дадена страна или корабоплаването във водите, доминирани от една или друга сила. Също така би могло да се спори дали в тази категория влизат и обмитяването на стоките, таксите за преминаване и престой, кредитирането на търговските начинания, развитието на технологиите в корабостроенето и производството на амбалаж и пр. И накрая, би могло да се спори дали понятието "реалии" се разпростира и върху премеждията, които странстващият търговец бил принуден да преодолява, а също и върху инфраструктурата и транспортните средства, които използвал. Така или иначе причината да включим толкова много неща в събирателното понятие "реалии" произтича от стремежа ни да покажем колкото е възможно по-подробно как търговецът се е подготвял за път, как е пътувал и пренасял стоките си на големи разстояния и как е пребивавал и търгувал в чужди страни.

Заедно с движението на хора и стоки на големи разстояния проследихме и възраждането на мрежата от комуникации за периода от края на IX докъм 60те – 70те години на XI в. Споменатата мрежа обхваща не само Централното и Източното Средиземноморие, но и Черноморския регион, Балканите, Централна Европа, Мала Азия, Месопотамия и Централна Азия. В рамките на споменатия период проследихме и периодичното прекрояване на съществуващата мрежа от комуникации, което се дължало на настъпили промени в държавните граници, замяна на едни търговски маршрути с други или установяване на нови зони на влияние в резултат от появата на нови играчи на световната сцена.

Възраждането на търговията, а оттам и на комуникациите беше представено като последица от възраждането на градския живот във Византия и в по-голямата част от Европейския континент. Едновременно с това се опитахме да покажем, че подновените търговски контакти в Средиземноморието и свързаните с него области от вътрешността представлявали мощен стимул за по-нататъшното развитие на градовете. За разглеждания период взаимната обусловеност между развитието на градския живот, от една страна, и търговията на далечни разстояния – от друга, най-ясно проличава от историята на някои градове, разположени по Тиренското и Адриатическото крайбрежие на Апенинския полуостров. Търговските начинания на споменатите италиански градове бяха анализирани в контекста както на отношенията на някои от тях – например Амалфи и Гаета – с мюсюлманския свят, така и на подновената византийска реконкиста на Южна Италия, която чрез постепенното изтласкване на арабите от тези територии довела до повторното активизиране на маршрутите на комуникация между тази част на Апенините и Константинопол. Възходът на Венеция, от друга страна, беше показан в контекста както на посредническата ѝ роля в търговията между Константинопол, Източното Средизем-

номорие и Централна Европа, така и на превръщането ѝ в главна адриатическа сила в хода на X и XI в. Не на последно място, беше показано и че към края на разглеждания период, т. е. през XI в., някои градове по Далматинското крайбрежие също започнали да се превръщат във важни центрове на търговия и комуникации, като успешно се вписвали в сложните отношения между главните сили в региона: Византия, засилващата се Хърватия и новата адриатическа суперсила – Венеция.

В ролята им на значими центрове на презморска търговия бяха показани и малоазийските пристанища от разглеждания период. За включването на градовете-пристанища в Североизточна Мала Азия и по южния черноморски бряг във възраждащите се комуникации между Византия и Изтока от голямо значение били няколко фактора. Това са преди всичко оставането на тези градове извън обсега на арабските нападения през периода от средата на VII докъм средата на IX в. и произтичащият от това континуитет в развитието им след късната античност, а също и превръщането на техните пристанища в здрави крепости. Поне що се отнася до градовете по Черноморското крайбрежие на Мала Азия, роля за техния възход изиграли и търговските пътища, които водели от Константинопол на изток. След средата на VII в. главните трасета на пътя от Константинопол към Изтока били пренасочени да минават или през Трапезунд на южния черноморски бряг, или по̀ на север – през кримския град Херсон, откъдето се отправяли през степта към Каспийския регион.

От друга страна, за по-активното включване на южномалоазийските пристанища в мрежата от търговски контакти и комуникации роля изиграла византийската реконкиста на Северна Сирия, която започнала при Никифор II Фока и Йоан Цимисхий и завършила при Василий II. Не без значение бил и фактът, че някои от егейските и черноморските пристанища на Мала Азия били крайни точки на разклоненията на т. нар. Път на коприната, който свързвал по суша Далечния изток и Централна Азия с Източното Средиземноморие и Черноморския регион.

През XI в. и редица егейски острови започнали да играят важна роля в транссредиземноморската търговия, но предимно като участници в начинанията на италианците. Сред тях основно място заемали Кипър и Крит, които се намирали в пресечната точка на морските пътища, ориентирани север – юг и запад – изток. Малко преди това – и най-вече в резултат от операциите на имперския военноморски флот през периода от 40те до 70те години на X в. – арабите били прогонени от Крит, Кипър и ред други егейски острови. Така въпросните острови станали част не само от разширения вътрешен пазар на Византия, но били включени и в системата от комуникации и търговски връзки между имперската столица и Близкия изток. От втората половина на X в. нататък егейските острови и някои южномалоазийски пристанища се споменават в запазените документи не толкова като износители на дървен материал за арабския свят, каквито били в предходните столетия, колкото като износители на сирена и различни видове билки.

Черно море и свързаните с него области от вътрешността на Балканите, Мала Азия, Кавказкия регион и Киевска Рус също играели важна роля в търговията на далечни разстояния и системата от комуникации през периода от края на IX докъм 60те – 70те години на XI в. От една страна, за това допринесла споменатата вече промяна в трасетата на пътя, свързващ Константинопол с Каспийския регион. След арабските завоевания в Предна Азия те били променени така, че търговците и дипломатическите пратеници, пътуващи на изток, да заобикалят териториите, завладени от арабите. От друга страна, немаловажна роля за активизирането на търговията и комуникациите в Черноморския регион изиграло и преориентирането на търговията на росите от Централна Азия към Черно море и Константинопол. То започнало от последните десетилетия на IX и се реализирало напълно през следващия X в. Неслучайно арабският автор ал-Масуди отбелязва, че през X в. Черно море се било превърнало в "руско море".

Маршрутите на комуникация между имперската столица и Херсон в Крим или Киев на р. Днепър имали множество продължения във вътрешността по суша и по вода. От градовете на Киевска Рус и от намиращия се под византийска власт Херсон маршрутите на комуникация тръгвали или в северна посока към Балтийско море, или в източна, като минавали през доминираната от хазарите или печенезите степ и стигали до Каспийско море.

През разглеждания период особено важна роля изиграли и подновените търговия и комуникации между Балканите и Черноморието, от една страна, и Централна Европа, от друга. Западното Черноморие се свързвало с вътрешността на Европейския континент посредством стария Рейнско-Дунавски път, който след началото на IX в. бил повторно открит за пътувания по цялото му протежение. С него се свързвали множество второстепенни пътища, които следвали теченията на притоците на Дунав. Главното трасе на споменатия път бил т. нар. дунавски коридор, който следвал цялото течение на реката, от изворите ѝ до вливането ѝ в Черно море. Временното прекъсване на пътуванията по него през първата половина на X в., което било причинено от заселването на маджарите по Средния Дунав, отстъпило място на подновени комуникации, след като през втората половина на столетието маджарите установили дипломатически отношения с двете империи – византийската и германската. В резултат от маджарското заселване по Дунав и Тиса обаче българите изгубили контрола над т. нар. Път на солта, по който вървяла доходоносната търговия между солните рудници в Трансилвания и Централна Европа.

За разлика от укрепените пристанища на север от Стара планина, които престанали да функционират още през VI – VII в., пристанищата на юг от Стара планина продължили да функционират без прекъсване и през ранното и високото средновековие. В първите две столетия след образуването на българската държава на Балканите българо-византийският търговски обмен се осъществявал на специално определени за целта погранични пунктове. Черноморските пристанища Месемврия и Дебелт, а вероятно и намиращият се в дунавската делта Малък Преслав играели ролята на такива пунктове. След като в края на

IX в. византийските власти започнали да допускат чуждестранни търговци във вътрешността на страната, българите започнали да пътуват по суша и до тържищата на Константинопол и Солун. Както по всичко личи обаче, Месемврия, Дебелт и Малък Преслав запазили ролята си на важни тържища и през X в. През XI в. такава роля започнали да играят и Доростол и Диногеция, а също и ред други центрове на търговия по долното течение на Дунав.

Като основни маршрути на комуникация по суша между България и Византия, изглежда, са се използвали старите напречни римски пътища, които свързвали Егейско море с Дунава през старопланинските проходи. Активно бил използван и пътят, който следвал черноморския бряг от Константинопол до Томи/Констанция. След включването на Североизточна България в провинциалната администрация на империята и особено след 1000 г. връзките между Константинопол и дунавската делта станали особено активни, като за целта се използвал както морският път, който свързвал Източна Тракия с градовете по долното течение на Дунав, така и пътят по суша, който следвал очертанията на брега. Като по-безопасен за пътувания обаче се смятал пътят по море, тъй като бил охраняван от имперския флот, чиято база през XI в. било Анхиало.

От друга страна, т. нар. Диагонален път, който свързвал Централна Европа с Константинопол, като пресичал българските земи в посока от северозапад на югоизток, изглежда, бил повторно открит за пътувания след покръстването на България през 60те години на IX в. Той представлявал разклонение на Рейнско-Дунавския път, което започвало от Белград и тръгвало към Найсос и Средец. "Диагоналният път" достигнал най-голямото си натоварване през XI – XII в., след което неговата популярност сред пътуващите на Изток започнала да намалява.

Античната Via Egnatia и свързаните с нея второстепенни пътища, водещи или към Северна Гърция и централните части на Балканите, или на юг към Пелопонес, си оставала безспорно най-активната артерия на комуникации между Изтока и Запада за разглеждания период. Охранявана от множество гарнизони, тя свързвала Константинопол с Дирахион и Авлона на адриатическия бряг. След завоеванията на Василий II било прокарано едно алтернативно трасе на част от Егнатиевия път, което свързвало по-пряко адриатическия бряг с Охрид, минавайки през Девол. То също било охранявано от гарнизони. След като достигнели Адриатическо море, пътуващите по Via Egnatia продължавали пътуването си с кораб до Бриндизи или Бари, разположени на отсрещния апулийски бряг. Тази отсечка от пътя била патрулирана от имперския флот, чиито бази се намирали в морската тема Кефалония. От Апулия търговците и всички други пътуващи между Балканите и Апенините можели да продължат по суша или до Рим, или до градовете в Южна Кампания на Тиренско море. По този маршрут вървяла търговията с Константинопол на амалфитанците, а от средата на XII в. – и на венецианците, поне що се отнасяло до превоза на леки, но ценни стоки. Споменатият маршрут на комуникация между Апенините и Балканите бил смятан за най-безопасен, тъй като бил добре охраняван и с малки изключения винаги оставал открит за пътувания.

Мрежата от комуникации на Мала Азия по своята структура в общи линии повтаряла тази на Балканите. Пътища, които следвали теченията на големите реки, свързвали Южното Черноморско крайбрежие с големите търговски центрове от вътрешността на полуострова. За търговски пътувания се използвали главно пътищата, ориентирани север – юг. Както арабските набези във вътрешността на Мала Азия докъм средата на IX в., така и селджушките завоевания през XI – XII в. причинили известни прекъсвания в комуникациите по споменатите маршрути във вътрешността. Градовете по крайбрежията на Мала Азия обаче оставали под византийска власт и били плътно въвлечени в търговията на империята, а след това – и на италианците с Леванта. Както Алепо, Антиохия и Селевкия в Северна Сирия, така и Трапезунд на Черно море се явявали крайни точки по пътя на идващите от изток кервани и така осъществявали връзката между търговията по суша и по море.

Кавказкият регион открай време заемал важно място във византийската външна политика и имперската дипломация винаги полагала специални усилия, за да се запази византийското влияние в него. За да държи отворен за пътувания т. нар. Северен път към Изтока, Византия се стремяла да поддържа приятелски отношения с народите, които били установили господство в териториите на север от Кавказ. През VIII и IX в. това били хазарите, които в началото на X в. били заменени от печенезите. Те пък на свой ред били заменени в края на същото столетие от аланите. В самия Кавказ ролята на сателити на Византия изпълнявали грузинските княжества Иберия и Абазгия. Арменските владетели от династията на Багратидите също били обект на ухажване от страна на византийската дипломация. Като поддържала своето влияние в Кавказкия регион, Византия си осигурявала не само територии, които да служат като буфер между нея и мюсюлманските страни в района на Каспийско море и Предна Азия, но и условия за сравнително безопасно преминаване на търговските кервани.

Що се отнася до Близкия изток, там в края на X в. мястото на водещи центрове на търговията между Европа, Византия и Изтока заели Александрия и Кайро в Египет, а също и някои градове-пристанища в днешните Южна Сирия и Ливан. Причина тези пристанища да излязат на преден план било преориентирането на търговията, която идвала от страните в района на Индийския океан и която вече не можела да пресича Персийския залив по старите си маршрути. Наистина още през VIII – IX в. се били активизирали повторно т. нар. южни маршрути на търговия и комуникации, които свързвали Източното Средиземноморие с Арабския полуостров, Северна Африка или Индия и Китай. По-късно обаче, в самия край на X в. политическата нестабилност в Бахрейн накарала търговците, идващи от изток, да изберат алтернативен маршрут, като докарвали стоките си през Червено море до Судан и Горен Нил, а оттам – до Кайро и Александрия.

Макар и да били обект на непрестанни бойни действия през втората половина на X и първите двайсетина години на XI в., Кападокия и Северна Сирия оставали желано място за заселване. Причина за това били важните тър-

говски пътища, които минавали оттам. Тези пътища имали съответните продължения във вътрешността на Месопотамия, като най-вече следвали течението на р. Тигър. Специално що се отнася до северносирийските градове Алепо и Антиохия, те били пресечни точки на три основни маршрута на сухопътната търговия, които свързвали Източното Средиземноморие съответно с Централна Азия, Арабския полуостров и Северна Африка.

В така очертаната гъста мрежа от маршрути на комуникация през разглеждания период предпочитани били морските пътища. Те били по-евтини и въпреки опасността от морски бури и пиратски нападения, се смятали за, общо взето, по-сигурни. Проблем обаче оставали малкият капацитет на плавателните съдове и голямото тегло на амбалажа, който се състоял предимно от различни видове амфори и все още доста рядко – от по-лекия дървен амбалаж под формата на бурета. Търговските плавателни съдове обикновено следвали очертанията на брега, макар в редки случаи – предимно при плаване на по-големи разстояния – капитаните да излизали и в открито море. Плавало се главно денем, от порт до порт, като се правели чести спирки за зареждане с вода и храна, а и за търговия. Влизането в голямо пристанище било предхождано от плащането на куп мита, данъци и такси. Византийските морски митници в Абидос, Солун или Бари например имали до седемнайсет различни чиновници, назначени от имперското правителство. Всеки от тях събирал определена такса, данък или мито.

При липсата на международно морско право нормативната база на корабоплаването се определяла от законите на онази политическа сила, която била установила господството си в една или друга част на Средиземно море. В доминираните от Византия води правилата за безопасно плаване, а също и за разпореждането със стоки от кораби, претърпели крушение или заседнали в плитчини, се определяли от т. нар. Родоски морски закон. По всичко личи обаче, че той важал само за поданиците на василевса. От чужденците, търгуващи по море с империята, единствено русите през първата половина на X в. включили подобни предпазни клаузи в договорите си с Византия. От друга страна, прословутият "либерализъм", характерен за плаването в доминираните от мюсюлманите части на Средиземно море, изглежда, се отнасял само за мюсюлмански плавателни съдове. Както операциите на имперския военноморски флот от края на IX и целия X в., така и т. нар. морска реконкиста, оглавена от Пиза и Генуа през XI – XII в., в крайна сметка елиминирали арабската хегемония в Средиземно море – факт, който оказал положително влияние върху по-нататъшното развитие на християнската презморска търговия и на комуникациите в Средиземноморския свят.

Макар и да се смятал за по-бавен, по-рискован и, общо взето, по-скъп от морския си събрат, сухопътният транспорт продължавал да играе важна роля за търговията през разглеждания период. От запазените извори се вижда, че в търговията на далечни разстояния той бил предпочитан тогава, когато ставало дума за превоз на малки по обем, но скъпи стоки. Разбира се, той бил и единственото възможно средство за превоз на стоки в необятните простори на Азия.

Изчезването на някои видове амфори от Средиземноморския свят, от друга страна, навежда на мисълта, че определени стоки, които в късната античност били превозвани по море, през разглеждания от нас период вече се транспортирали по суша. За амбалаж били използвани мехове или кошове, които се закрепвали на гърба на товарни животни. Предпочитано транспортно средство в търговията по суша на средни и дълги разстояния били именно товарните животни, а каруците – доколкото оставали в употреба извън обоза на армията – служели само за нуждите на локалната търговия. По разбираеми причини както морската, така и сухопътната търговия на големи разстояния имали сезонен характер.

Сухопътната търговия вървяла отчасти по оцелелите останки от старата римска мрежа и отчасти – по криволичещите, утъпкани "места за минаване", оформили се между населените места през средните векове. Никоя средновековна държава, в това число и Византия, не разполагала с ресурсите, необходими за поддръжката на наследената от античността инфраструктура. Запазените надписи например представят епизодични свидетелства за поправката на един или друг римски мост, но дори във Византия тези ремонти рядко били резултат от някаква държавна политика. По-скоро те били израз на филантропични прояви от страна на местни епископи или частни лица. Даже римските милеарни колони, показващи разстоянията до големите градски центрове, през IX – XI в. вече се срещали относително рядко и били целите изподраскани с молитви. Пътните станции продължавали да съществуват, поне що се отнася до Византия. В сравнение с късната античност обаче, сега те били разположени доста нарядко и разполагали с ограничен брой животни. Тяхната функция била да улесняват пътуванията на чиновниците и куриерите, а не на търговците.

Търговците били свикнали да разчитат сами на себе си. Техните кервани, които през IX – X в. в Западна Европа не наброявали повече от стотина души заедно с прислугата, в Близкия изток и Централна Азия достигали до 3 000 човека и 5 000 животни. Керваните имали водачи, които били подпомагани от преводачи на различни езици и били съпровождани от зли кучета. Керванджиите наемали въоръжена охрана и професионални мулетари, камилари и пр. Пътуването на керваните в Близкия изток било улеснявано от удобно разположените на големите пътища и здраво укрепени кервансараи, които били "братовчеди" на градските ханове, а също и от многофункционалните замъци, наричани на арабски qusur.

Неотменна част от инфраструктурата била средновековната странноприемница, която била наричана с различни имена в различните средиземноморски страни, но която водела произхода си от античния пандохион или от неговия благочестив събрат – ксенодохиона. През средните векове средиземноморският свят разполагал с цяло "семейство" от странноприемници, включително и споменатите по-горе ханове и кервансараи. Но независимо как се наричали и какво развитие били претърпели според местните условия, средиземноморските странноприемници били носители на една обща, наследена от

античността култура на пътуването, като по този начин улеснявали всички категории пътуващи.

За търговците странноприемниците предлагали не само стаи за спане и конюшни, но и складове, занаятчийски работилници, помещения за извършване на търговски сделки и обмитяване на стоките, а също и гостилници, в които се срещали всякакъв вид хора – търговци, пилигрими, пътуващи по работа държавни чиновници и военни, комарджии, престъпници и проститутки. Независимо дали странноприемниците имали по-скоро благотворителен или, напротив, чисто комерсиален характер, без тях пътуването на големи разстояния би било немислимо. Странноприемницата била не само място за престой, осъществяване на сделки и плащане на мита и данък добавена стойност. Тя била и място за културни контакти и обмен на полезна информация между пътуващите. Затова в Средиземноморския свят тя продължила да съществува под една или друга форма в продължение на близо две хилядолетия. Нещо повече, през XII – XIII в. странноприемниците на италианците в Близкия изток започнали да се ползват с правото на екстериториалност, което позволявало на техните обитатели да вършат неща, забранени от Корана – например да ядат свинско и да пият вино.

Правото на влизане и престой в чужда страна се регламентирало не от някакви международни правни норми, а от местното законодателство. Сравнението между правото на престой на чужденците и провинциалистите в Константинопол, от една страна, и на чужденците в земите на исляма, от друга страна, показва, че за разглеждания период режимът в мюсюлманските страни бил по-свободен от този в имперската столица. Макар и да се съобразявал с редица ограничения, отнасящи се най-вече до правото да търгува с някои стоки, чужденецът можел при определени условия да получи удължаване на престоя си на мюсюлманска територия. Освен това, той получавал защита и дори правото повторно да влезе в страната, ако се окажел в невъзможност да се завърне там, откъдето е дошъл.

Напротив, дори след като имперските власти разрешили достъпа на чужденци-търговци до вътрешността на страната, режимът на пребиваване и престой в столицата на Византия останал силно рестриктивен. Ограниченията били продиктувани от няколко фактора: специалният статут на Константинопол, забраната за износ на едни стоки и ограниченията в търговията с други и, не на последно място, съображенията за сигурността на града. Ако една част от ограниченията, свързани с престоя в Константинопол, се отнасяли и за чужденците, и за провинциалистите, друга част се отнасяла конкретно за търговците от една или друга народност. Например през X в. на територията на имперската столица "сирийските" търговци имали право да пребивават само в специални "домове на митатите", а руските – в определено предградие, откъдето да влизат в града само през един-единствен контролно-пропускателен пункт, разоръжени и по не повече от 50 човека наведнъж. Удължаване на тримесечния престой на провинциалистите и чужденците в Константинопол не се предвиждало по действащото в X в. законодателство. Ограниченията в търговията с

висококачествени коприни пък се разпростирали дори и върху столичните евреи, които в това отношение били приравнени към чужденците.

По-нататъшната "либерализация" на режима за достъп на чужденци до имперската столица и престоя им в нея протекъл в пряка зависимост от редица фактори, които действали и във Византия, и на международната политическа сцена в хода на XI в. От една страна, единайстото столетие станало свидетел на все по-осезаемото присъствие в Константинопол на италиански търговци: първо амалфитанци, след това венецианци, а в началото на XII в. и пизанци. Разширяващият се обхват на тяхната дейност в имперската столица и нарастващата икономическа инициатива на самите цариградчани неминуемо довели до отпадане на много от ограниченията, които през X в. тегнели върху търговците – чужденци или провинциалисти, а също така и върху търговията с определени стоки. Наред с италианците, през XI в. във византийската столица значително се увеличил броят и на мюсюлманските търговци, за които, изглежда, вече не важело изискването да пребивават само в определени "домове" и които вече били получили допълнителни права, като например правото да имат джамия.

През XI в. Константинопол се "завърнал" и на картата на пилигримите от Запада, които в предходните двеста години предпочитали да го подминават, като пътували за Светите места, отплавайки от някое пристанище на Апенините за Ефес, Лаодикея или Александрия. Нещо повече, в самия край на единайстото столетие византийската столица станала толкова популярна дестинация за пътуващите от Западна Европа, че през нея се насочил главният поток от пилигрими, които идвали най-вече от германските земи и продължавали за Палестина. Нарастващата популярност както на т. нар. Диагонален път през Балканите, така и на самата византийска столица обаче щяла да изиграе лоша шега на имперските власти, защото много скоро след поклонниците по този маршрут от Западна Европа на изток щели да тръгнат и кръстоносците.

Политиката, която следвали византийските императори от края на XI до началото на XIII в., а именно да се дават на италианците търговски привилегии и право на заселване в собствени квартали в Константинопол в замяна на оказани на империята военни услуги, също щяла да изиграе лоша шега на имперските власти. На практика тази политика създала предпоставките за трагедията от 1204.

Все по-сгъстяващата се мрежа от комуникации в Средиземноморието и свързаните с него области от вътрешността служела не само за придвижване на хора, но и за превоз на стоки. Търгувало се с всичко, което може да се вземе от едно място и да се продаде на друго: от храни и стратегически материали, като метали, руди и дървесина, та до тъкани, кожи, билки и най-разнообразни предмети на лукса. Информацията за търсенето и предлагането се разпространявала устно и както по всичко личи, доста ефикасно. Смяната на транспортните средства – например прехвърлянето на стоката от кораби на товарни животни или обратно – често пъти била свързана и със смяна на собствеността, т. е. с покупко-продажба и плащане на съответните мита и налози. Това обаче

не пречело на стоките да "пропътуват" огромни разстояния: например от Александрия до Китай или от Индия до Кайро.

Опитите на Византия да наложи ембарго върху търговията с определени стоки обикновено търпели неуспех, поне що се отнася до венецианския износ на стратегически суровини за света на исляма. Също толкова неуспешни били и опитите на германските владетели да възпрепятстват венецианската търговия с роби, жертви на която често ставали славянските поданици на франкската държава. Мюсюлманският свят изпитвал нарастващ глад от стратегически суровини и работна ръка, поради което от търговията с метали, дървен материал и роби се извличали огромни печалби. През IX и X в. венецианците полагали всички усилия да прочистят Адриатика от сарацинските и най-вече от славянските пирати, но заедно с това и търгували с тях, като изкупували и препродавали жива стока. Търговията със зърно между Апенините и мюсюлманския свят също била особено печеливша, като в този бранш поне до 70те години на XI в. Амалфи имал водеща позиция спрямо съперницата си Венеция.

Разрастването по обем и географски размах на средиземноморската търговия неминуемо водело до увеличаване на количеството намиращи се в обръщение монети, а също и до появата на първите търговски сдружения и на наченките на кредитиране на търговските начинания. Естествено нито една от трите религии – християнството, ислямът или юдейството – не одобрявала даването на заеми срещу лихва, но разрастващата се търговия си искала своето, така че към края на разглеждания период кредитирането започнало да се развива с нарастващи темпове.

От друга страна, наличието на зони с паралелно съществуване на два еталона в моносеченето – на златото и на среброто – ни най-малко не затруднявало развитието на търговията. Същото може да се каже и за появата на "хибридни" валути, каквито били например амалфитанските или гаетанските тари. През разглеждания период обаче доминиращо положение имала византийската номизма, която италианците наричали за по-кратко "бизант". Чак до средата на XI в. златната византийска монета нямала съперници за ролята си на всепризната международна валута, като запазените документи от градовете на Кампания например показват, че самите сделки се извършвали в бизанти, а цените на отделните артикули се калкулирали в монети с по-ниска стойност, каквито били местните тари. Периодът от края на IX до 70те години на XI в. все още не изпитвал онзи монетарен глад и свързания с него недостиг на злато, които станали характерни за късното средновековие и през XV в. се превърнали в основен стимул за Великите географски открития.

За разглеждания от нас период все още не била позната и фигурата на търговеца-меценат. В Константинопол той се появил едва през последната четвърт на XI в. в лицето на богатия амалфитански търговец – "преблагородния Лупино, син на синьор Серджо". Малко позната фигура за разглеждания период бил и търговецът – дипломат или таен пратеник на владетели, какъвто едва в средата на единайстото столетие откриваме в лицето на друг богат амалфитанец в Константинопол, Панталеоне де комите Мауроне.

В предходните двеста години обаче доминирала фигурата не на уседналия, а на странстващия търговец, който кръстосвал моретата или вървял пеша по прашните пътища, превозвайки лично стоката си и преодолявайки безброй препятствия. За него били непознати удобствата и луксът, а в изворите той най-често остава анонимен. В отношенията си със своите колеги и клиенти пътуващият търговец се ръководел от строги правила, за които днес знаем твърде малко. Разбира се, т. нар. бизнес-етика съвсем не е продукт на новото време, а напротив – тя играела важна роля в средновековната търговия. За съжаление обаче първите трактати, посветени на търговската етика и свързващи религията с честта и деловата активност, датират от по-късно време – началото на XIV в. Бихме могли да предположим обаче, че правилата и съветите, които Франческо Пеголоти излага в своя "Наръчник по търговия", се основавали на търговската етика, която предците му прилагали в практиката далече преди той да седне да пише. В писмен вид съветите към търговеца как да трупа капитал и да бъде предприемчив също датират от времето на Ренесанса. Тук веднага в съзнанието ни изплува "Книга с практически съвети" на флорентинеца Паоло ди Месер Паче да Черталдо. Но и в този случай, както в предишния, не е трудно да се досетим, че страстта на търговеца към риска и жаждата му за печалба са определяли неговата същност много преди тези "съвети" да бъдат записани.

От по-късно време, края на XII в., датират и първите пътеводители. Те били съставени предимно за нуждите на пилигримите, тръгнали за Божи гроб или за някое друго място на поклонение – например за Сантяго де Компостела. Търговците, както видяхме, се справяли чудесно и без такъв род литература. В тази връзка трябва да отбележим, че важни въпроси, като например каква е била ролята на търговията и комуникациите за развитието на т. нар. практическа география, остават извън рамките на настоящото изследване. Но така или иначе за нашия период не разполагаме с разказите на търговци-пътешественици като тези на Козма Индикоплевст или Марко Поло, които – наред с всичките си фантасмагории – дават и полезни описания на чужди страни и народи.

Неизследван остава и друг важен въпрос, а именно за формирането на т. нар. lingua franca – езика на международната търговия в Средиземноморието. Този език в основата си бил романски, тъй като представлявал смесица от италиански, провансалски, френски и испански, но имал и доста арабски, гръцки, а на един по-късен етап – и турски думи. Граматиката му била изключително опростена. Възникнал като език на търговията и транспорта, през средните векове той служел за установяване на контакти между романски и неромански говорещи лица, като последните били предимно араби. Говорел се най-вече по източното и южното крайбрежие на Средиземно море, т. е. в Леванта и Северна Африка. Още с възникването си lingua franca – или "езикът на франките", както го наричали арабите – станал важен елемент на общата култура на пътуването, която била характерна за Средиземноморския свят и улеснявала не само търговците, но и всички други пътуващи.

Трети важен въпрос, който по разбираеми причини остана слабо засегнат в настоящото изследване, е този за връзката между развитието на търговията на големи разстояния и комуникациите, от една страна, и архитектурата, от друга. В хода на изложението се спряхме на видовете средиземноморски странноприемници, като отчасти засегнахме и развитието на тяхната архитектура. Например разгледахме, макар и твърде бегло, архитектурния план на хана, кервансарая и др. Спряхме се накратко и на складовете и укрепените пристанища, като по-скоро наблегнахме на тяхното значение като елементи на инфраструктурата, отколкото на техните особености като творения на гражданската или военната архитектура. Незасегнат остана въпросът за появата на т. нар. патрициански дом, който в една по-късна епоха се превърнал в символ на социалния престиж на търговеца, натрупал богатство и сдобил се с благородническа титла. В действителност сведения за такива търговци имаме още през X – XI в. от Амалфи, но не знаем как са изглеждали техните домове. Що се отнася до Византия, едва в края на разглеждания от нас период изворите споменават за домове на богати амалфитанци в Константинопол, без обаче да дават каквито и да е сведения за самите къщи.

Проблемът за връзката между търговията и градоустройството и по-специално за развитието на комерсиалните пространства в градовете също представлява интерес за изследователя на търговията и комуникациите. В настоящото изследване той беше разгледан преди всичко във връзка с комерсиалната топография на Константинопол, като бяха направени паралели и с рабатите в мюсюлманските градове.

Списъкът с въпросите, които неизменно поражда едно изследване като нашето, може да бъде продължаван още и още. Например каква е била взаимната зависимост между разрастващите се по своя обхват и интензивност комуникации, от една страна, и развитието на технологиите, от друга. Или как зачестилите пътувания и комуникации се отразявали на мирогледа не само на пътуващите, но и на техните народи, а оттам – и на литературата, театъра, живописта и пр. Очевидно направленията, в които би могло да бъде продължено едно изследване на средновековните пътувания и комуникации, са прекалено много, за да бъдат вместени в рамките на един труд.

Ние обаче трябва да спрем дотук и да оставим търговеца от третата четвърт на XI в. да пътува и търгува в един променящ се свят, в който средиземноморската суперсила Византия започвала да се "свива", а мрежата от комуникации в Средиземно море, Мала Азия и Близкия изток за пореден път била подложена на прекрояване, този път от италианците и селджуците. Скоро след тях на сцената щели да се появят и кръстоносците.

ИЛЮСТРАЦИИ И КАРТИ

Фиг. 1. Диагоналният път и Пътят на солта (IX – X в.)
Фиг. 2. Via Egnatia (X – XI в.)
Фиг. 3. Пандохион от Централна Сирия (VII в.) – реконструкция
Фиг. 4. Разпространение на хановете и фундуците в Близкия изток (X – XI в.)
Фиг. 5. Qasr Amra в Йордания
Фиг. 6. Балканите и Апенините (XI в.)
Фиг. 7. Киевска Рус (началото на XI в.)
Фиг. 8. Италия (X в.)
Фиг. 9. Южна Италия (началото на XI в.)
Фиг. 10. Дукство Венеция (началото на XI в.)
Фиг. 11. Далмация (началото на XI в.)
Фиг. 12. Сирия по времето на Василий II (976 – 1025)
Фиг. 13. Византийски търговец – миниатюра
Фиг. 14. Константинопол – кварталите на италианските търговци (XII в.)

СЪКРАЩЕНИЯ

AASS	–	Acta sanctorum. 71 vols. Paris, 1863 – 1940
BHG	–	Bibliotheca hagiographica graeca. Ed. F. Halkin. 3 vols. Bruxelles, 1957
BHL	–	Bibliotheca hagiographica latina. Ed. Socii Bollandini. 2 vols. Bruxelles, 1898 – 1901
CFHB	–	Corpus fontium historiae byzantinae. Washington, DC et al. 1969 –
CISAM	–	Centro italiano di studi sull'alto medioevo. Spoleto
DOP	–	Dumbarton Oaks Papers. Washington, DC, 1941 –
EHB	–	Economic History of Byzantium. Ed.-in-chief E. A. Laiou. 3 vols. Washington, DC, 2002
Mansi	–	J. D. Mansi. Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio. 53 vols. Firenze, 1769 ff. (repr.: Paris – Leipzig, 1901 – 1927)
MGH	–	Monumenta Germaniae historica. Hannover et al. 1824 – 1934
MGH Epistolae	–	Monumenta Germaniae historica. Epistolae
MGH Legum	–	Monumenta Germaniae historica. Legum
MGH Poetae latini	–	Monumenta Germaniae historica. Poetae latini
MGH rer. Lang.	–	Monumenta Germaniae historica. Scriptores rerum Langobardicarum et Italicarum saeculi VI – IX
MGH SS	–	Monumenta Germaniae historica. Scriptores
ODB	–	The Oxford Dictionary of Byzantium. Ed.-in-chief A. P. Kazhdan. 3 vols. New York – Oxford, 1991
PG	–	Patrologiae cursus completus. Series Graeca. Ed. J. P. Migne. Paris, 1857 – 1866, 1880 – 1903
PL	–	Patrologiae cursus completus. Series Latina. Ed. J. P. Migne. Paris, 1844 – 1974
ГИБИ	–	Гръцки извори за българската история. София, 1954 –
ИБИ	–	Извори за българската история. София, 1954 –

ИЗВОРИ

Веселовский, А. Н. Житие преподобнаго Василия Новаго. – Отделение Русского Языка и Словесности 46 (1889), приложение no. 6, с. 65–68

Византийская книга эпарха. Вступ. статья, перевод, комментарий М. Я. Сюзюмова. Москва, 1962

Ганев, В. Законъ соудный людьмъ. София, 1959

Житие иже во святых отца нашего Феодора архиепископа Едесского. Ред. И. Помяловского. С. Петербург, 1892

Ибн Хурдадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой. Баку, 1986

Ибн Фадлан. Пътешествие до Волжка България. Превод от арабски Г. Наумов. Предговор Л.-М. Бораджиева. София, 1992

Йорданов, И. Печатите от комеркията Девелт. – В: Поселищни проучвания 2. София, 1992

Йорданов, И. Печатите от стратегията в Преслав (971–1088). София, 1993

Йорданов, И. Анхиало според данните на сфрагистиката. – Археология 1993, кн. 3, 36–50

Йорданов, И. Византийски комеркиарии за България (681–971). – В: Договори, хора, съдби. Съст. В. Михнева, С. Петкова, В. Павлов. Варна, 2000, 17–24

Ковалевский, А. П. Книга Ахмада ибн Фадлана о его путешествии до Волжской Болгарии. Москва, 1956

Константин Багрянородный. Об управлении империей. Ред. Г. Г. Литаврина и А. П. Новосельцева. Москва, 1977

Лавров, П. А. Жития св. Наума и служба ему. – Известия Отделения русского языка и словесности Императорской академии наук, XII/4 (1907), 3–7

Лев Диакон. История. Перевод М. М. Копыленко. Комментарий М. Я. Сюзюмова и С. А. Иванова. Москва, 1988

Микулчич, И. Средновековни градови и тврдини во Македонија. Скопје, 1996

Новосельцев, А. П. Восточные источники о восточных славянах и Руси VI–IX вв. – В: А. П. Новосельцев, В. Т. Пашуто, Л. В. Черепнин, В. П. Шушарин, Я. Н. Щапов. Древнерусское государство и его международное значение. Москва, 1965

Новосельцев, А. П. Арабские источники об общественном строе восточных славян IX – первой половины X в. – В: Социально-экономическое развитие России. Москва, 1986

Повесть временных лет. Ред. Д. С. Лихачева и В. П. Адриановой-Перец. 2 т. Москва–Ленинград, 1950

Продолжатель Феофана. Жизнеописания византийских царей. Ред. Я. Н. Любарский. Москва, 1992

Саваитов, П. А. Книга паломник. Путешествие Новгородского архиепископа Антония в Царьград конце 12ого столетия. С. Петербург, 1872

Советы и рассказы Кекавмена. Сочинение византийского полководца XI века. Изд. Г. Г. Литаврина. Москва, 1972

Яцимирский, А. И. Новые данные о Хождении архиепископа Антония в Царьград. – Известия Отделения Русского Языка и Словесности 4 (1899), no. 1, 245–249

Acconcia Longo, A. La Vita di S. Leone vescovo di Catania e gli incantesimi del mago Eliodoro. – Rivista di Studi Bizantini e Neollenici, n. s. 26 (1989), 3–98

Actes de Lavra. Vol. I. Ed. G. Rouillard et P. Collomp. Paris, 1937

Al-Mukaddasi. The Best Divisions for Knowledge of the Regions. Trans. B. A. Collins. Reading, 1994

Al-Tanukhi. Table Talk of a Mesopotamian Judge. Trans. D. Margoliouth. London, 1922

Anastasius Bibliothecarius. – In: Mansi XVI, 29–30

Annales Beneventani monasterii Sanctae Sophiae. Ed. O. Bertolini [Bulletino dell'Istituto storico italiano e Archivio Muratoriano 42 (1923)], 1–163

Annales Fuldenses. Ed. F. Kurze. – MGH SS rer. Germ. VII. (Hannover, 1891; repr.: 1978)

Anne Comnène. Alexiade. Ed. B. Leib. 3 vols. Paris, 1937–1945. Превод на английски E. R. A. Sewter. The Alexiad of Anna Comnena. Harmondsworth, 1969

Amalarius venerabili abbati Petro. Ed. E. Dümmler. – In: MGH Poet., I. Berlin, 1881, 426–427

An Arab-Syrian Gentleman and Warrior in the Period of the Crusades: Memoirs of Usamah ibn Munqidh (Kitab al-l'tibar). Trans. P. K. Hitti. New York, 1929 (repr.: New York, 2000)

Babudri, F. L'iscrizione inedita bizantina barese del secolo IX e le costruzioni dell'imperatore Basilio I. – Archivio Storico Pugliese 14 (1961), fasc.1-2, p. 50

Basilicorum libri I–LIX. Ed. H. J. Scheltema–N. van der Wal. Groningen, 1955–1974

Belke, K.–N. Merisch. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 7: Phrygien und Pisidien. Wien, 1990

Benzoni episcopi Albensis ad Henricum IV imperatorem liber II. – MGH SS XI, 615–627

Berger, A. Leontios Presbyteros von Rom. Das Leben des hl. Gregorios von Agrigent. Kritische Ausgabe, Übersetzung und Kommentar. Berlin, 1995

Byzantine Monastic Foundation Documents. Ed. by J. Thomas and A. Hero. Washington, D. C., 2000

Cahen, C. Un texte peu connu relatif au commerce oriental d'Amalfi au X^{e} siècle. – Archivio storico per le province napoletane, n. s. 34 (1953–1954), 3–8

Capasso, B. Monumenta ad Napoleatani ducatus historiam pertinentia. Vol. II. Napoli, 1892

Catalogue of Byzantine Seals at Dumbarton Oaks and in the Fogg Museum of Art. Ed. J. Nesbitt–N. Oikonomides. Vol. I. Washington, D. C., 1991

Cessi, R. Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille. Vol. II: Secoli IX –X [Testi e documenti di storia e di letteratura latina medioevale I]

Chronique de Michel le Syrien, Patriarche Jacobite d'Antioche (1169–1199). Ed. et trad. par J. B. Chabot. Paris, 1905–1910

Chroust, A. Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I. – MGH, Scriptores rerum Germanicarum, n. s. V. Berlin, 1928

Churchill, W. J. The *Annales Barenses* and the *Annales Lupi Protospatharii*. Critical Edition and Commentary. PhD Diss. Unversity of Toronto, 1979

Codice diplomatico amalfitano. Ed. R. Filangieri di Candida. Napoli, 1917

Codice diplomatico barese. Edito a cura della Commissione Provinciale di Archeologia e Storia Patria. Vols. I–X. Bari, 1893–1928

Codice diplomatico barlettano edito a cura della Associazione "Amici dell'arte e della storia barlettana" per il Can. S. Santeramo. Vol. I. Barletta, 1924

Codice diplomatico brindisino. Vol. I: 492–1299. Ed. A. De Leo–G. M. Monti. Trani, 1940 [R. Deputazione di storia per le Puglie, Sezione di Brindisi I]

Codex diplomaticus caietanus. 2 vols. Montecassino, 1888–1891

Codex diplomaticus cavensis. 8 vols. Milano–Napoli, 1873–1893

Codice diplomatico longobardo. Ed. L. Schiaparelli. 2 vols. Roma, 1929

Constantine VII. Three Treatises on Imperial Military Expeditions. Ed. and Trans. J. F. Haldon [CFHB 28]. Wien, 1990

Constantinople in the Early Eighth Century: The Parastaseis Syntomoi Chronikai. Ed. A. Cameron–J. Herrin [Columbia Studies in Classical Tradition 10]. Leiden, 1984

Constantinus Porphyrogenitus. De cerimoniis aulae byzantinae. Ed. I. Reiske. 2 vols. Bonn, 1829

Constantinus Porphyrogenitus. De thematibus. A cura di A. Pertusi. Città del' Vaticano, 1952

Consuetudines Civitatis Amalfie. A cura di A. de Leone e A. Piccirillo. Napoli–Cava dei Tirreni, 1970

Corpus Inscriptionum Graecarum. Ed. J. Franz et al. Bd. IV. Berlin, 1877

Corpus Iuris Civilis. Vol. II. Ed. P. Krüger. Dublin–Zürich, 1967

Dagron, G–H. Mihăescu. Le traité sur la guérilla (De vellitatione) de l'empereur Nicéphore Phocas, 963–969. Paris, 1966

Das Eparchenbuch Leons des Weisen. Einführung, Edition, Übersetzung und Indices von J. Koder [CFHB. Series Vindobonensis 33].Wien, 1991

De Ferranti Abrahamse, D. Z. Hagiographic Sources for Byzantine Cities 500–900 A. D. Ann Arbor, MI, 1967

Diaconu, P. –D. Vilceanu. Păcuiul lui Soare, cetatea bizantină. Vol. I. București, 1972

Diem, W. Arabische Geschäftsbriefe des 10. bis 14. Jahrhunderts aus der Österreichischer Nationalbibliothek in Wien. Wiesbaden, 1995

Doctrina Jacobi nupter baptizati, in G. Dagron–V. Déroche. Juifs et chrétiens dans l'Orient du VII^{e} siècle. – Travaux et Mémoires, 11 (1991), 17–273

Dölger, F. Aus den Schatzkammern des heiligen Berges. Bd. I. München, 1948

Dölger, F. Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches. Bd. I. München–Berlin, 1924

Dölger, F. Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches, II: Regesten von 1025–1204. Zweite, erweiterte und verbesserte Auflage bearbeitet von P. Wirth. München, 1995

Dvornik, F. La Vie de saint Grégoire le Décapolite et les Slaves Macédoniens au IX^{e} siècle [Travaux publ. par l'Institut des Études Slaves 5]. Paris, 1926

Erchemperti Historia Langobardorum Beneventanorum. – MGH SS rer. lang. Ed. G. Waitz., 234–264

Gaufredus Malaterra. De rebus gestis Rogerii comitis. Ed. R. Pontieri. – Rerum Italicarum Scriptores V/1 (Bologna, 1927)

Georgii Cedreni Compendium Historiarum. Ope ab I. Bekkero. 2 vols. Bonn, 1838–1839. Превод на български – ИБИ XI (София, 1965), 278–283

Georgius Monachus Continuatus. – In: Theophanes Continuatus, Ioannes Cameniata, Symeon Magister, Georgius Monachus. E rec. I. Bekkeri. Bonnae 1838, 761–924

Giovanni Diacono. Historia Veneticorum. Edizione e traduzione di L. A. Berto. Bologna, 1999

Grierson, P. Byzantine Coinage. Washington, D. C., 1999

Goitein, S. D. A Letter from Seleucia (Cilicia), Dated 21 July 1137. – Speculum 39 (1964), 298–303

Goitein, S. D. From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries. – Speculum 29 (1954), 180–200

Goitein, S. D. A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza. 6 vols. Berkeley–Los Angeles, 1967–1993

Goitein, S. D. Geniza Documents on the Transfer and Inspection of Houses. – La revue de l'Occident musulman et la Méditerranée 13–14 (1973), 402–403

Golb, N.–O. Pritsak. Khazarian Hebrew Documents of the Tenth Century. Ithaca, NY–London, 1982, 118–119

Guillaume de Pouille. La Gesta de Robert Guiscard. Ed. M. Mathieu [Istituto Siciliano di Studi Bizantini e Neoellenici. Testi IV]. Palermo, 1961

Hadriani II Papae Epistolae. Ed. E. Perels. – MGH Epistolae VI, 691–765

Hamidullah, M. Documents sur la diplomatique musulmane. Le Caire, 1941

Hayes, J. Excavations at Saraçhane in Istanbul. Vol. II: Pottery. Princeton, N. J., 1992

Hennig, R. Terrae Incognitae, Bd. II. Leiden, 1944

Hergenröther, J. Monumenta graeca ad Photium eiusque historiam pertinentia. Ratisbonae 1869

Hild, F. – M. Restle. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 2: Kappadokien: Kappadokia, Charsianon, Sebasteia und Lykandos. Wien, 1981

Hofmeister, A. Aus Capri und Amalfi. Der 'Sermo de virtute' und der 'Sermo de transito S. Constantini' und der Sarazenenzug von 991. – Münchener Museum für Philologie des Mittelalters und der Renaissance 4 (1924), 233–272

Hrbek, I. Ein arabisches Bericht über Ungarn (Abu Hamid al-Andalusi al Garnati, 1080–1170). – Acta Orientalia 5 (1955), 205–230

Ibn Hawkal. Configuration de la terre (Kitab surat al-ard). Trad. J. H. Kramers et G. Wiet. Beyrouth–Paris, 1964

Ibn Rusta. Les atours précieux. Trad. par G. Wiet. Cairo, 1955

I tratatti con Bisanzio 992–1198. A cura di M. Pozza e G. Ravegnani [Pacta Veneta 4]. Venezia, 1993

Il Ducato di Gaeta (secoli IX–XII): Pergamene e monete di Gaeta. Catalogo delle mostra [V Convegno di studi sul medioevo meridionale. Gaeta, 23–28 ottobre 1988]. Gaeta, 1988

Inscriptions grecques et latines de la Syrie. Ed. par W. H. Waddington. Paris, 1870

Ioannes Cameniata. De excidio Thessalonicensi, apud Theophanis Continuatus. Ed. I. Bekker. Bonn, 1838

Ioannis Lydi De magistratibus populi Romani libri tres. Hg. R. Wünsch. Stuttgart, 1967

Ioannis Scylitzae Synopsis Historiarum. Ed. H. Thurn. Berlin–New York, 1973

Iohannis Papae Epistolae. Ed. E. Caspar. – MGH Epsitolae VII. Karolini aevi IV, 1–312

Iosephi Genesii Regnum Libri Quattuor. Ed. A. Lesmüller-Werner et I. Thurn [CFHB 14. Series Berolinensis]. Berlin, 1978

Itinerarium Bernardi Monachi Franchi. – In: Itineraria Hierosolymitana et descriptiones terrae sanctae bellis sacris anteriora. Ed. T. Tobler et A. Molinier. T. I. Genf, 1879

Jus graecoromanum. Ed. J. et P. Zepos. 8 vols. Athènes, 1931 (repr.:1962)

Jacob, G. Arabische Berichte von Gesandten an germanischen Fürstenhöfe aus dem 9. und 10. Jahrhundert [Quelle zur deutschen Volkskunde. Hft. 1]. Berlin–Leipzig, 1927

Jacobs, J. Jewish Contributions to Civilization. New York, 1965

Jacoby, D. What Do We Learn about Byzantine Asia Minor from the Documents of the Cairo Genizah? – In: Byzantine Asia Minor (9th – 12th Century). Eds. N. Oikonomides–Sp. Vryonis, Jr. Athens, 1998, 89–92

Koder, J. – F. Hild. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 1: Hellas und Thessalia. Wien, 1976

Kovács, L. Münzen aus der ungarischen Landnahmezeit. Budapest, 1989

Λαμψίδης, Ο. Αγιος Ευγένιος ο πολυούχος της Τραπεζούντος. Αθήνα, 1984

La Géographie d'Edrisi. Trad. par P.-A. Jaubert. 4 vols. Paris, 1936–1940 (repr.: Amsterdam, 1975)

Le Diataxis de Michel Attaliate. Paris, 1981

La Vie de saint Cyrille le Philéote moine byzantin. Introduction, texte critique, traduction et notes par E. Sargologos [Subsidia hagiographica 39]. Bruxelles, 1964

Le Liber pontificalis. Texte, introduction et commentaire par l'abbé L. Duchesne. T. II. Paris, 1957. Превод на английски и коментар: The Lives of the Ninth-century Popes (Liber Pontificalis). Trans. with an Introd. and Comment. by R. Davis. Liverpool, 1995

Le pergamene degli archive vescovili di Amalfi e Ravello. A cura di J. Mazzoleni, C. Salvati, B. Mazzoleni. Vol. I. Napoli, 1972

Les Novelles de Léon VI le Sage. Ed. P. Noailles et A. Dain. Paris, 1944

Leonis Diaconi Caloensis Historiae libri decem. E recen. C. B. Hasii. Bonnae, 1828

Leonis imperatoris Tactica. – PG 107, col. 669–1120

Letters of Medieval Jewish Traders. Trans. from the Arabic with Introductions and Notes by S. D. Goitein. Princeton, 1973

Lewis, B. Sources for the Economic History of the Middle East. – In: Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day. Ed. by M. A. Cook. London–New York–Toronto, 1970

Liudprandi Cremonensis Opera omnia. Cura et studio P. Chiesa [Corpus Christianorum. Continuatio Mediaeualis CLVI]. Turnholt,1997

Lupi Protospatharii annali (ed. G. Weitz). – MGH SS V (Hannover, 1844), 52–63

Maçudi. Le livre de l'avertissement et de la révision. Trad. par B. Carra de Vaux. Paris, 1896

Mango, C. – I. Ševčenko. Three Inscriptions of the Reign of Anastasius and Constantine V. – Byzantinische Zeitschrift 65 (1973), 384–393

Megillat Ahimaaz. The Chronicle of Ahimaaz, with a collection of poems from Byzantine Southern Italy and additions. Ed. and annotated by B. Klar. Jerusalem, 1974

MGH Concilia. – MGH Legum sectio 3. Ed. A. Werminghoff. Hannover, 1906–1908

Michaelis Attaliotae Historia. Ed. I. Bekker. Bonn, 1853

Michaelis Choniatae Epistulae. Ed. F. Kolovou [CFHB 41]. Berlin, 2001

Michel Psellos. Chronographie, ou histoire d'un siècle de Byzance (976–1077). Texte établi et traduit par É. Renauld. 2 vols. Paris, 1926–1928

Miracula S. Phantini. – BHG 1509

Minorsky, V. Sharaf al-Zaman Tahir Marvazi on China, the Turks and India. London, 1942

Müller, J. Documenti sulle relazioni delle città Toscane coll'oriente cristiano e coi Turchi fino all'anno MDXXXI. Documenti degli archive toscani. Firenze, 1879 (repr.: Roma, 1966)

Naser-e Khosraw's Book of Travels (Safarnama). Trans. by W. M. Thakston, Jr. Albany, N. Y., 1986

Nicetae Choniatae Historiae, ed. J.-L. van Dieten [CFHB XI/1]. Berlin, 1975

Nicholas I Patriarch of Constantinople. Letters. Greek Text and English Translation by R. J. H. Jenkins and L. G. Westerink [CFHB VI]. Washington, D. C., 1973

Νομίδης, Μ. Ι. Αι εγκαταστίσεις των Λατινών εν Βυζαντίω. Αθήνα, 1996

Notitia dignitatum. Ed. O. Seeck. Berlin, 1876

Oberländer-Tărnoveanu, E. Un atelier monétaire byzantin inconnu de la deuxième moitié du XI[e] siècle dans le thème de Paristrion. – Revue des études sud-est européennes 21 (1983), 261–270

Padelletti, G. Fontes juris Italici medii aevi. Torino, 1877

Paulus Diaconus. Historia gentis Langobardorum. – MGH rer. Lang. Ed. G. Waitz. Vol. I (Hannover 1878), 12–187

Pellat, C. Les prairies d'or. Paris, 1962

Petri Damiani Opuscula varia. – PL 145, 1224 cols.

Pritsak, O. An Arabic Text on the Trade Route of the Corporation of Ar-Rus in the Second Half of the Ninth Century. – Folia Orientalia 12 (1970), 241–259

Regel, W. Fontes rerum byzantinarum. Vol. II. Petropoli, 1918

Romano, R. Pseudo-Luciano. Timarione. Napoli, 1974

Röricht, R. Die deutschen im heiligen Lande. Chronologisches Verzeichnis derjenigen Deutschen, welche als Jerusalempilger und Kreuzfahrer sicher nachzuwesen oder wahrscheinlich anzusehen sind (c. 650–1291). Innsbruck, 1894 (repr.: Aalen, 1968)

Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio. Rec. G. D. Mansi. Firenze–Venezia,1759–1798 (repr.: 1901–1907)

Scriptor incertus. Historia de Leone Bardae filio apud: Leonis Grammatici Chronographia. Ed. I. Bekker. Bonn, 1842, 333–362. Превод на български в: ГИБИ IV (София, 1961), 16–24

Scriptores originum Constantinopolitarum. Ed. T. Preger. 2 vols. Leipzig, 1901–1907 (repr.: New York, 1989)

Scylitzes Matritensis I: Reproducciones y miniatures por S. C. Estopañan. Barcelona–Madrid, 1965

Šišić, F. Letopis Popa Dukljanina. Beograd–Zagreb, 1928

Soustal, P. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 3: Nikopolis und Kephallenia. Wien, 1981

Soustal, P. Tabula Imperii Byzantini. Bd. 6: Thrakien. Wien, 1991

Ștefan, G. – I. Barnea, M. Comșa. Dinogetia. Vol. I. București, 1967

Stephani V Papae Epistolae. Ed. A. Laehr. – MGH Epistolae VII, 354–365

Storia de Normanni di Amato di Montecassino volgarizata in antico francese. A cura di V. de Bartholomaeis [Fonti per la storia d'Italia 76]. Roma, 1935

Syméon le Nouveau Théologien. Traités théologiques et éthiques. Ed. par J. Darrouzès. Vol. II. Paris, 1967

Tabula de Amalpha. A cura di A. Guarino. Cava dei Tirreni, 1965

Tafel, G. L. F. – G. M. Thomas. Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig mit besonderer Beziehung auf Byzanz und die Levante. Bd. I. Wien, 1856 (repr.: Amsterdam, 1964)

The Chronicle of Ahimaaz. Translated with an Introduction and Notes by M. Salzmann [Columbia University Oriental Studies 18]. New York, 1924 (repr.: New York, 1966)

The Chronography of Gregory Abu'l Faruj, the Son of Aaron, the Hebrew Physician, Commonly Known as Bar Hebreus. Ed. and Trans. E. A. Wallis Budge. London, 1932

The History of al-Tabari. Trans. and annotated by F. Rosenthal. Vol. 38 [SUNY Series in Near Eastern Studies]. Albany, N. Y.,1985

The Life of Saladin by Behâ ed-Dîn (1137–1193 A. D.). Trans. by C. R. Conder [Palestine Pilgrims' Text Society no. 32]. London, 1897

The Life of St. Andrew the Fool. Ed. by L. Rydén [Studia Upsaliensia 4:1-2]. Uppsala, 1995

The Medico-Philosophical Controversy between Ibn Butlan of Baghdad and Ibn Ridwan of Cairo. Ed. and Trans. J. Schlacht and M. Meyerhof. Cairo, 1937

Theophanes. Chronographia. Rec. C. de Boor. 2 vols. Leipzig, 1883–1885 (repr.: Hildesheim, 1963)

Theophanes Continuatus. Chronographia. Rec. I. Bekker. Bonn, 1838, 1–481

Théophylacte d'Achrida. Correspondance. Ed. par P. Gautier. Thessalonique, 1986

Thomae archidiaconi Spalatensis historia Salonitanorum pontificum atque Spalatensium a S. Domnio usque ad Rogerium. Ed. F. Rački [Monumenta spectantia historiam Sclavorum meridionalium XXVI]. Zagreb, 1894

Thietmar. Chronicon. Ed. R. Holtzmann. – MGH SS, n. s., IX (Berlin, 1935)

Totev, T. The Preslav Treasure. Shumen, 1993

Translatio S. Marci. – BHL 52, 83–84

Ughelli, F. Italia Sacra sive de episcopis Italiae et insularum adiacentium. Editio secunda aucta et amendata cura et studio N. Coleti. Vol. X. Venetiis 1722 (repr.: Lichtenstein, 1970)

Vasiliev, A. A. Harun Ibn Yahya and His Description of Constantinople. – Seminarium Kondakovianum 5 (Prague, 1932), 149–163

Vasiliev, A. A. – H. Grégoire. Byzance et les Arabes. Vol. II/2: Extraits des sources arabes, traduits par M. Canard. Bruxelles, 1950

Vehse, O. Das Bündnis gegen die Sarazenen im Jahre 915. – Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 19 (1927), 181–204

Villehardouin. La conquête de Constantinople. Ed. et trad. par E. Faral. 2 vols. Paris, 1938

Vita Blasii Amorensis. – BHG 278; AASS Nov. 4, cols. 657–669

Vita Eustratii Agauri. – BGH 645; Analekta Hierosolymitikes Stachiologias. Ed. A. Papadopoulos-Kerameus. Bruxelles, 1963

Vita Gregorii Amastridos. – BHG 668; В. Васильевский. Русско-византийские исследования. Т. 2. С. Петербург, 1893, 1–73

Vita Martini graeca. – BHG 2259

Vita Nicolai Studitae. – BHG 1365; PG 105, cols. 863–925

Vita S. Abercii. – PG 115, col. 1233

Vita S. Nili iunioris – PG 120, cols. 16–165; AA SS Sept. VII, 282–342

Vita S. Lucae abbatis. – AASS. Oct. VI

Vitae duae antiquae sancti Athanasii Athonitae. Ed. J. Noret [Corpus Christianorum. Series graeca 9]. Turnhout–Leuven, 1982

Wilkinson, J. – J. Hill, W. F. Ryan. Jerusalem Pilgrimage, 1099–1185. London, 1988

William of Tyre. History of Deeds Done beyond the Sea. English Trans. E. A. Babcock and A. C. Krey. 2 vols. London, 1943

Westerbergh, U. Chronicon Salernitanum. A Critical Edition with Studies on Literary and Historical Sources and on Language [Acta universitatis Stockholmiensis, Studia Latina Stockholmiensia 3]. Stockholm–Lund, 1956

Yahya ibn Sa'id al-Antaki. Histoire. Ed. et trad. par I. Kratchkovsky et A. Vasiliev. – Patrologia Orientalis XXIII/2 (Paris, 1932), 347–520

Zacos, G. – A. Veglery. Byzantine Lead Seals, I/1-3. Basel, 1972

Zacos, G. Byzantine Lead Seals. Ed. J. Nesbit. Vol. II. Bern, 1984

Zosime histoire nouvelle. Ed. et trad. F. Paschoud. 5 vols. Paris, 1971–1989

ИЗСЛЕДВАНИЯ

Балабанов, Т. За началото на стъклообработването и стъклодобиването в средновековна България. – В: Преслав. Т. 3. Варна, 1983, 228–240

Божилов, И. – В. Гюзелев. История на Добруджа. Т. 2: Средновековие. В. Търново, 2004

Блифелд, Д. И. К исторической оценке дружинных погребении в срубных гробницах среднего Поднепровья IX–X вв. – Советская археология 20 (1954), 148–162

Гагова, К. Кръстоносните походи и средновековна България. София, 2004

Гюзелев, В. Данни за българското минало в житието на Власий Аморийски (IX–X в.). – В: Същият. Средновековна България в светлината на нови извори. София, 1981, 51–60

Гюзелев, В. Сведения за български градове и области в житието на Кирил Филеот (XI в.). – В: Същият. Средновековна България, 61–67

Гюзелев, В. Студийският манастир и българите през средновековието (VIII–XIV в.). – Zbornik Radova Vizantološkog Instituta 39 (2001/2002), 51–67

Дубов, И. В. Великий волжский путь. Ленинград, 1989

Дуйчев, И. Пространно гръцко житие и служба на Наум Охридски. – В: Проучвания върху средновековната българска история и култура. София, 1981, 174–192

Ивакин, Г. И. Священный дуб языческих славян. – Советская этнография, 1979, 2, 106–115

Йорданов, И. Характер на монетната циркулация в средновековните български столици Преслав и Търново. – В: Средновековният български град. София, 1980, 229–243

Каждан, А. П. Византийские города в VII–XI вв. – Советская археология 21 (1954), 177–179

Койчева, Е. Първите кръстоносни походи и Балканите. София, 2004

Крачковский, И. Ю. Арабская географическая литература. Избранные сочинения. Т. IV. Москва–Ленинград, 1957

Литаврин, Г. Г. – А. П. Каждан, З. В. Удальцова. Отношения древней Руси и Византии в XI–первой половине XIII в. – In: Proceedings of the XIIIth International Congress of Byzantine Studies. Leningrad, 1967

Литаврин, Г. Г. Византийское общество и государство в X–XI вв. Москва, 1977

Литаврин, Г. Г. Древняя Русь, Болгария и Византия в IX–XI вв. – В: IX Между-

народный съезд славистов. История, культура, этнография и фольклор славянских народов. Москва, 1983, 62–76

Литаврин, Г. Г. Как са живеели византийците. Превод А. Кисиленко. София, 1984

Литаврин, Г. Г. О юридическом статусе древных русов в Византии в X столетии. – В: Византийские очерки [Труды советских ученых к XVIII международному конгрессу византинистов. Август 1991 г. Москва] Москва, 1991, 60–82

Литаврин, Г. Г. Геополитическое положение Византии в средневековом мире в VII–XII вв. – В: Византия между Западом и Востоком. Опыт исторической характеристики. Отв. ред. Г. Г. Литаврин. С. Петербург, 1999, 11–47

Литаврин, Г. Г. К дискуссии о договоре 716 г. между Византией и Болгарией. – В: Г. Г. Литаврин. Византия и славяне. Сборник статей [Серия "Византийская библиотека", раздел "Исследования"]. С. Петербург, 1999, 229–236

Литаврин, Г. Г. Условия пребывания древних русов в Константинополе в X в. – В: Същият. Византия и славяне (сборник статей). С. Петербург, 1999, 453–469

Льо Гоф, Ж. Търговци и банкери през средновековието. София, 1999

Манандян, Я. А. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен. Ереван, 1954

Матанов, Х. Средновековните Балкани. Исторически очерци. София, 2002

Новосельцев, А. П. Хазарское государство и его роль в истории Восточной Европы. Москва, 1990

Примов, Б. За икономическата и политическата роля на Първата българска държава в международните отношения на средновековна Европа. – Исторически преглед, 1961, кн. 2, 33–62

Рашев, Р. Първото българско царство и морето. – В: Средновековна България и Черноморието [Сборник доклади от научна конференция]. Варна, 1982, 47–56

Сахаров, А. Н. Дипломацията на Древна Русия, IX – първата половина на X в. Прев. А. И. Кисиленко. София, 1984

Симеонова, Л. Лъв Дякон и човешките приношения край Доростол: мит или действителност. – В: Балканите и Европа. Доклади от конференция посветена на 65-годишнината от рождението на С. Дамянов. В. Търново, окт. 1991 (В. Търново, 1992), 306–312

Симеонова, Л. Разшифроване на езика на символите. "Реформите" на Лъв VI Мъдри в дворцовия и публичния церемониал. – Исторически преглед 55 (1999), кн. 5-6, 3–20

Симеонова, Л. "Когато българите бяха напуснали града": кремонският епископ Лиутпранд за мисията си в Константинопол (968 г.). – В: Civitas Divino-Humana. В чест на проф. Г. Бакалов. София, 2004, 115–126

Симеонова, Л. Житието на св. Андрей Юродиви и манталитетът на неговия автор. – В: Културните текстове на миналото. Носители, символи, идеи. Книга II: Текстове на миналото. София, 2005, 109–119

Симеонова, Л. Два латински извора за неуспешния дворцов преврат в Константинопол (945 г.). – В: Византия – Балканите – Европа. Изследвания в чест на проф. В. Тъпкова-Заимова. София, 2006, 423–434

Сокульский, А. Л. К локализации летописного Олешя. – Советская археология 1980, №. 1, 64–73

Сорочан, С. Б. Византия IV–IX веков: этюды рынка. Структура механизмов обмена. Харьков, 1998

Тотев, Т. Вносна керамика, стъкло и накитни предмети в Преслав. – В: Средновековна България и морето. Варна, 1982, 79–81

Тъпкова-Заимова, В. Долни Дунав – гранична зона на византийския Запад. София, 1976

Щепкина, В. Миниатюри Хлудовское псалтири. Москва, 1977

Янин, В. Л. Денежно-весовые системы русского средневековья. Домонгольский период. Москва, 1956

A History of the Jewish People. Ed. H. H. Ben-Sasson. Cambridge, Mass., 1976

'Αγγελίδη, Χρ. Γ. Δοῦλοι στὴν Κωνσταντινούπολη τὸν 10ο αι. Ἡ μαρτυρία τοῦ Βίου τοῦ ὁσίου Βασιλείου τοῦ Νέου. – Σύμμεικτα, 8 (1995), 33–51

Acconcia Longo, A. Siracusa e Taormina nell'agiografia italogreca. – Rivista di Studi Bizantini e Neoellenici, n. s. 27 (1990 [1991]), 33–54

Ahrweiler, H. L'Asie Mineure et les invasions arabes (VII^{e}–IX^{e} siècle). – Revue historique 227 (1962), 1–32

Ahrweiler, H. Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^{e}–XV^{e} siècles. Paris, 1966

Ahrweiler, H. Course et piraterie dans la Méditerranée orientale aux IV^{ème}–XV^{ème} siècles (empire byzantin). – In: Course et piraterie: Etudes présentées à la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XV^{e} colloque international pendant le XIV^{e} Congrès International des Sciences Historiques. San Francisco, 1975, Vol. I (Paris, 1975), 10–19

Al-Hassan, A. Y.–D. R. Hill. Islamic Technology: An Illustrated History. Cambridge, 1986

Angelova, S. Sur la caractéristique de céramique du haut Moyen Age provenant de Drastar (Silistra). – In: Dobrudža – études ethno-culturelles. Ed. D. Ovcharov. Sofia, 1987, 93–14

Angold, M. The Byzantine Empire 1025–1024. 2nd ed. New York, 1997

Antoniadis-Bibicou, H. Recherches sur les douanes à Byzance: L'"octava", le "kommerkion", et les commerciairies. Paris, 1963

Antoniadis-Bibicou, H. Etudes d'histoire maritime de Byzance. A propos du "thème des Caravisiens". Paris, 1966

Antonopoulos, P. T. Byzantium, the Magyar Raids, and Their Consequences. – Byzantinoslavica 54 (1993), 254–267

Asdracha, C. La région des Rhodopes aux XIII^{e} et XIV^{e} siècles. Athènes, 1976

Ashburner, W. Nomos Rhodion Nautikos. The Rhodian Sea Law. Oxford, 1909 (repr.: Aalen, 1976)

Aubin, J. La ruine de Siraf et les routes du Golfe Persique aux XI^{e} et XII^{e} siècles. – Cahiers de Civilisation Médiévale 2 (1959), 295–301

Auzépy, M. F. L'analyse littéraire et l'historien: l'exemple des vies de saints iconoclastes. – Byzantinoslavica 53 (1992), 57–67

Avramea, A. Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. I, 57–90

Balard, M. Amalfi et Byzance (X^e–XII^e siècles). – Travaux et Mémoires VI (1976), 85–95

Balard, M. La Romanie génoise (XII^e – début du XV^e siècle). Rome, 1978, 742–749

Balard, M. – A. E. Laiou, C. Otten-Froux. Les Italiens à Byzance [Série Byzantina Sorbonensia 6]. Paris, 1987

Bass, G. F. A History of Seafaring: Based on Underwater Archaeology. London, 1972

Belke, K. Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period. – In: Travel in the Byzantine World, ed. by R. Macrides, 73–90

Berger, A. Der Langa Bostani in Istanbul. – Istanbuler Mitteilungen 43 (1993), 467–477

Berger, A. Die Häfen von Byzanz und Konstantinopel. – In: Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996. Ed. E. Chrysos, D. Letsios, et al. Mannheim, 1999, 111–118

Berslin, W. I traduttori d'Amalfi nell'XI secolo. – In: Cristianità ed Europa. Miscellanea di studi in onore di L. Prosdocimi. Vol. I/1. A cura di C. Alzati. Roma–Freiburg–Wien, 1994, 236–243

Berza, M. Amalfi preducale. – Ephemeris Dacoromana. Annuario della Scuola Romena di Roma, VIII (1938), 349–444

Beševliev, V. Die protobulgarische Periode der bulgarischen Geschichte. Amsterdam, 1981

Beševliev, V. Bemerkungen über die antiken Heerstrassen im Ostteil der Balkanhalbinsel. – Klio 51 (1969), 483–495 (repr.: Idem. Bulgarisch-byzantinische Aufsätze /VR/. London, 1978, Study XXVI)

Biddle, M. Towns. – In: The Archaeology of Anglo-Saxon England. Ed. D. M. Wilson. London, 1976, 99–150

Bloch, H. Montecassino, Byzantium, and the West in the Earlier Middle Ages. – DOP 3 (1948), 163–224

Blöndal, S. The Varangians of Byzantium. An Aspect of Byzantine Military History Translated, Revised and Rewritten by B. S. Benedikz. Cambridge–London, etc., 1978

Brand, M. Did Byzantium Have a Free Market? – Byzantinische Forschungen 26 (2000), 63–72

Βλυσύδου, Β. Εξοτερική πολιτική και εσοτερικής αντιδράσεις την επόχη του Βασιλείου Α΄. Αθήνα, 1991

Borsari, S. L'amministrazione del tema di Sicilia. – Rivista storica italiana 66 (1954), 133–158

Borsari, S. Venezia e Bizanzio nel XII secolo. I rapporti economici [Deputazione di storia patria per le Venezie. Miscellanea di studi e memorie 26]. Venezia, 1988

Bouras, Ch. Aspects of the Byzantine City, Eighth–Fifteenth Centuries. – EHB, vol. II, 497–528

Brătianu, G. I. L'Expansion d'économie dirigée: le monopole du blé à Byzance au XI^e siècle. – Byzantion 9 (1934), 643–662.

Braudel, F. The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. 2 vols. New York, 1972

Brown, T. S. Byzantine Italy, *c*. 680 – *c*. 876. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. II. Cambridge, 1995, 320–348

Bryer, A. – D. Winfield. The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos. Vol. I. Washington, D. C., 1985

Bulliet, R. W. The Camel and the Wheel. Cambridge, Mass., 1975

Bury, J. B. The Naval Policy of the Roman Empire in Relation to the Western Provinces from the 7th to the 9th Century. – In: Centenario della nascità di M. Amari. Vol. II. Palermo, 1910, 28–31

Busch, J. W. Landulfi senioris Historia Mediolanensis. Überlieferung, Datierung und Intention. – Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters, Bd. 45 (1989), 1–30

Cahen, C. Le commerce d'Amalfi dans le Proche-Orient musulman avant et après la croisade. Paris, 1977

Canard, M. Byzantium and the Muslim World to the Middle of the Eleventh Century. – In: The Cambridge Medieval History, vol. IV/1, 724–726

Canard, M. Une lettre de Muhammad ibn Tugj al-Ihsid émir d'Egypte à l'empereur Romain Lécapène. – Annales de l'Institut d'Etudes Orientales, II (1936), 189–209 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans du Proche-Orient /VR/. London, 1973, Study VII)

Canard, M. Le cérémonial Fatimide et le cérémonial byzantin. Essai de comparaison. – Byzantion, 21 (1951), 355–420 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans, Study XIV)

Canard, M. Deux épisodes des relations diplomatiques arabo-byzantines au X^e siècle. – Bulletin d'Etudes Orientales, XIII (1949/51), 51–69 (repr.: Idem. Byzance et les musulmans, Study XII)

Canard, M. Les relations politiques et sociales entre Byzance et les Arabes. – DOP 18 (1964), 33–56

Carile, A. La presenza bizantina nell'Alto Adriatico fra VII e IX secolo. – In: Studi Jesolani. Udine, 1985, 107–129

Custurea, G. G. Circulația monedi bizantine in Dobrogea (seculele IX–XI). Ex Ponto. Constanța, 2000

Chalandon, F. Histoire de la domination normande en Italie et en Sicilie. 2 vols. Paris, 1907 (repr.: New York, 1969)

Cheynet, J.-C.–B. Flusin. Du monastère Ta Kathara à Thessalonique: Théodore Stoudite sur la route de l'exile. – Revue des études byzantines 48 (1990), 193–211

Cheynet, J.-C. –C. Morrison. Lieux de trouvaille et circulation des sceaux. – In: Studies in Byzantine Sigillography, 2. Washington, D. C., 1990, 105–136

Cheynet, J.-C. L'implantation des Latins en Asie Mineure avant la Première Croisade. – In: Migrations et diasporas méditerranéennes (X^e–XVI^e siècles). Actes du colloque de Conques (octobre 1999) réunis par M. Balard et A. Ducellier [Series Byzantina Sorbonensia 19]. Paris, 2002, 115–124

Chiesa, P. Una traduzione inedita di Anastasio Bibliotecario? Le 'vitae' latine di Sant' Anfilochio. – Studi Medievali, s. III, vol. 28 (1987), 879–903

Chiesa, P. – F. Dolbeau. Una traduzione amalfitana dell' XI secolo: la 'vita' latina di Sant' Epifanio. – In: Studi Medievali, s. III, vol. 30 (1989), 909–951

Cigaar, K. N. Western Travellers to Constantinople. The West and Byzantium, 962–1204. Cultural and Political Relations. Leyden–New York–Cologne, 1996

Cilento, N. I Saraceni nell'Italia meridionale nei secoli IX e X. – Archivio storico per le province napoletane, 77 (1959), 110–122

Citarella, A. O. The Relations of Amalfi with the Arab World before the Crusades. – Speculum XLII (1967), 299–312

Citarella, A. O. Il declino del commercio marittimo di Amalfi. – Archivio storico per le province napoletane 92 (1975), 9–54

Citarella, A. O. Il commercio di Amalfi nell'alto Medioevo. Salerno, 1977

Citarella, A. O. La colonia amalfitana di Costantinopoli vitale centro economico e punto d'irradiamento di arte e letteratura greca nel Mezzogiorno. – Rassegna di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. IX (1999)

Classen, P. Burgundio von Pisa. Richter–Gesandter–Übersetzer. – In: Sitzungsberichte der heidelberger Akademie der Wissenschaften, philos.-hist. Klasse, 1974, Abhandlung 4. Heidelberg, 1974

Claude, D. Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, philos.-hist. Klasse, Dritte Series, 144. Göttingen, 1985, 149–150

Cohen, M. R. Jewish Self-Government in Medieval Egypt. The Origins of the Office of Head of the Jews, ca. 1065–1126. Princeton, N. J., 1980

Colafemmina, C. Gli ebrei in Benevento. – In: Gli ebrei nello Stato pontificio fino al Ghetto (1555) [Italia judaica VI]. Roma, 1998, 204–227

Concina, E. L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Milano, 1984

Constable, O. R. The Problem of Jettison in Medieval Mediterranean Maritime Law. – Journal of Medieval History 20 (1994), 207–220

Constable, O. R. Housing the Stranger in the Mediterranean World. Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages. Cambridge, 2003

Constantinople 1054–1261. Tête de la chrétienté, proie des Latins, capitale grecque. Dirigé par A. Ducellier et M. Balard. Paris, 1996

Crow, J. – S. Hill. The Byzantine Fortifications of Amastris in Paphlagonia. – Anatolian Studies 45 (1995), 251–265

D'Acunto, N. Nostrum Italicum Regnum. Aspetti della politica italiana di Ottone III. Milano, 2002

Dagron, G. Minorités ethniques et religieuses dans l'Orient byzantin à la fin du X^{e} et au XI^{e} siècle. – Travaux et Mémoires 6 (1976), 177–216

Dagron, G. Inscriptions inédites du Musée d'Antioche, II: Un tarif des sportules à payer aux curiosi du port de Séleucie de Piérie (VI^{e} siècle). – Travaux et Mémoires 9 (1985), 435–455

Dagron, G. The Urban Economy, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, 393–461

Davidson, H. R. E. The Viking Road to Byzantium. London, 1976

De Planhol, X. De la plaine pamphylienne aux lacs pisidiens. Nomadisme et vie paysanne. Paris, 1958

Del Treppo, M. – A. Leone. Amalfi medioevale. Napoli, 1977

Delle Donne, F. La Chiesa di Amalfi nel Medioevo. – In: La chiesa di Amalfi nel medioevo. Convegno internazionale di studi per il millenario dell'Archidiocesi di Amalfi (Amalfi–Scala–Minori, 4–6 dicembre 1987), Amalfi, 1996 [Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana 14 (1997)], 297–302

Dimitroukas, I. Ch. Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jhdt. Athen, 1997

Dopsch, A. Naturalwirtschaft in der Weltgeschichte. Wien, 1930

Ducellier, A. La façade maritime de l'Albanie au Moyen Age: Durazzo et Valona du XI^{e} au XV^{e} siècle. Thessalonique, 1981

Dunlop, D. M. The History of the Jewish Khazars. Princeton, 1954

Eickhoff, E. Kaiser Otto III. Die erste Jahrtausendwende und die Entfaltung Europas. Stuttgart, 1999

Engreen, F. E. Pope John VIII and the Arabs. – Speculum XXI (1946), 318–330

Fahmy, A. M. Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A. D. London, 1950

Faraq, W. The Truce of Safar AH 359, December–January 969–970. – [отпечатък от:] Eleventh Spring Symposium of Byzantine Studies. University of Birmingham, 1977, 2–4

Fasoli, N. Castelli e signorie rurali. – In: Agricultura e mondo rurale in Occidente nel alto medioevo [Atti delle settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo XIII]. Spoleto, 1966, 531–565

Fees, I. Eine Stadt lernt schreiben. Venedig vom 10. bis zum.12. Jahrhundert [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom 103]. Tübingen, 2002

F**eissel, D**. Bulletin épigraphique. – Revue des études grecques 104 (1991), p. 725

Felix, W. Byzanz und die islamische Welt im früheren 11. Jahrhundert. Geschichte der politischen Beziehungen von 1001 bis 1055. Wien, 1981

Ferluga, J. L'amministrazione bizantina in Dalmazia [Miscellanea di studi e memorie 17]. Venezia, 1978

Ferluga, J. Der byzantinische Handel nach dem Norden im 9. und 10. Jahrhundert. – In: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit [Abh. d. Akad. d. Wiss. Göttingen. Phil.-hist. Kl. 3. Folge Nr. 156]. Göttingen, 1987, 616–642

Ferluga, J. Mercati e mercanti fra Mar Nero e Adriatico: Il commercio nei Balcani dal VII all'XI secolo. – In: Mercati e mercanti nell'alto medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea [Settimane di studio del CISAM 40]. Spoleto, 1993, 443–489

Ferrari dalle Spade, G. Formulari notarili inediti dell'età bizantina. – Bulletino dell'Istituto storico italiano e Archivio Muratoriano 33 (1913), 41–128

Fleet, K. European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: The Merchants of Genoa and Turkey. Cambridge, 1999

Foss, C. Byzantine and Turkish Sardis. Cambridge, Mass., 1976

Foss, C. Late Antique and Byzantine Ankara. – DOP 31 (1977), 29–87

F**oss, C**. Archaeology and the 'Twenty Cities'. – American Journal of Archaeology 81 (1977), 469–486

Foss, C. Ephesus after Antiquity: A Late Antique, Byzantine and Turkish City. Cambridge, 1979

Franklin, S. – J. Shepard. The Emergence of Rus 750–1200. London–New York, 1996

Freehof, S. B. The Responsa Literature. Philadelphia, PA, 1955

Gabriel, A. Chateaux turcs du Bosphore. Paris, 1943

Gabrieli, F. Greeks and Arabs in the Central Mediterranean Area. – DOP 18 (1964), 57–66

Gay, J. L'Italie méridionale et l'empire byzantin depuis l'avènement de Basile I^{er} jusqu'à la prise de Bari par les Normands (867–1071). Paris, 1904

Gargano, G. Origine della nobilità nello stato medievale amalfitano. – Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. I (1991), no. 2, 9–33

Gargano, G. Amalfi e Pisa nel medioevo. – Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana, n. s., a. X (2000), nos. 19–20, 81–106

Garcin, J.-C. Transport des épices et espace égyptien entre le XI^{e} et le XV^{e} siècle. – In: Les transports au moyen âge [Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest 85 (1978)], 305–309

Garsoïan, N. The Problem of Armenian Integration into the Byzantine Empire. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire. Ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou. Washington, D. C., 1977, 53–124

Gautier Dalché, P. Portulans and the Byzantine World. – In: Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000 [Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications 10]. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002, 59–71

Gil, M. The Radhanite Merchants and the Land of Radhan. – Journal of the Economic and Social History of the Orient 17 (1974), 299–328

Gil, M. Sicily 827–1072, in the Light of the Geniza Documents and Parallel Sources. – Italia Judaica, V (1995), 96–171

Giliberti, L. La monetazione amalfitana ed il presunto tareno d'Amalfi die Matteo Camera. – Bolletino del Circolo numismatico napoletano 39 (1954), 7–10

Glick, T. F. From Muslim Fortress to Christian Castle. Social and Cultural Change in Medieval Spain. Manchester–New York, 1995

Glykatzi-Ahrweiler, H. Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance. – Revue des études byzantines 19 (1960), 239–246

Goetz, H.-W. Proseminar Geschichte: Mittelalter. 2. Aufl. Stuttgart, 1993

Goitein, S. D. Cairo: An Islamic City in the Light of the Genizah Documents. – In: Middle Eastern Cities. A Symposium on Ancient, Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism. Berkeley–Los Angeles, 1969, 80–97

Goldstein, I. Il mondo slavo e l'impero bisantino tra il X e l'XI secolo. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille. Secoli di vicende comuni [Atti del convegno di studio. Venezia, 6 ottobre 2000]. A cura di N. Fiorentin. Canova–Treviso, 2002, 29–38

Grabar, O. The Shared Culture of Objects. – In: Byzantine Court Culture from 829 to 1204. Ed. By H. Maguire. Washington, D. C., 1997, 115–130

Grégoire, H. La carrière du premier Nicéphore Phocas. – In: Προσφορά εις Σ. Κυριακίδην. Θεσσαλονίκη, 1953, 232–254

Grierson, P. Monete bizantine in Italia dal VII all'XI secolo. – In: Moneta e Scambi nell'alto medioevo [Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo 8]. Spoleto, 1961, 341–363

Guillou, A. – F. Burgarella, V. von Falkenhausen, U. Rizzitano, V. Fiorani Piagentini, S. Tramontana. Il Mezzogiorno dai Bizantini a Frederico II. Torino, 1983

Guillou, A. La presenza bizantina nell'arco Adriatico. – In: Aquileia nella "Venetia et Histria". Udine, 1986, 407–421

Günsenin, N. Les amphores byzantines (X^{e}–XIII^{e} siècle): typologie, production, circulation d'après les collections turques. Université Paris I (Panthéon–Sorbonne). Paris, 1990

Günsenin, N. Medieval Trade in the Sea of Marmara. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 125–135

Haldon, J. – F. Kennedy. The Arab-Byzantine Frontier in the Eighth and Ninth Centuries: Military Organization and Society in the Borderlands. – Zbornik Radova Vizantološkog Instituta 19 (1980), 79–116

Haldon, J. Production, Distribution and Demand in the Byzantine World, c. 660–840. – In: The Long Eighth Century. Ed. by I. L. Hansen and C. Wickham. London–Boston–Köln, 2000, 225–264

Harvey, A. Economic Expansion in the Byzantine Empire 900–1200. Cambridge, 1989

Heffening, W. Das islamische Fremdrecht. Hannover, 1925 (repr.: Osnabrück, 1975)

Hellmann, M. Die Handelverträge des 10. Jahrhunderts zwischen Kiev und Byzanz. – In: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit [Abh. d. Akad. d. Wiss. Göttingen. Phil.-hist. Kl. 3. Folge Nr. 156]. Göttingen, 1987, 642–666

Hendy, M. F. Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300–1450. Cambridge, 1985

Hendy, M. The Economy, Fiscal Administration and Coinage in Byzantium. Northampton, 1989

Hild, F. Das byzantinische Strassensystem in Kappadokien. Wien, 1977

Hocker, F. M. Bozburun Byzantine Shipwreck Excavation: The Final Campaign 1998. – Institute of Nautical Archaeology Quarterly 25/4 (1998), 3–13

Hofmeister, A. Der Übersetzer Johannes und das Geschlecht comitis Mauronis in Amalfi. Ein Beitrag zur Geschichte der byzantinisch-abendländischen Beziehung besonders im 11. Jahrhundert. – Historische Vierteljahrschrift 27 (1932), 225–284, 493–508, 831–833

Holmes, C. 'How the east was won' in the reign of Basil II. – In: Eastern Approaches to Byzantium. Papers from the 33rd Spring Symposium of Byzantine Studies, Warwick, Coventry, March 1999. Ed. By A. Eastmond. Aldershot, 2001, 41–56

Holmes, C. Basil II and the Governance of Empire (976–1025). Oxford, 2005

Hrohová, V. Les villes byzantines aux 11e–13e siècles: phénomene centrifuge dans l'évolution de la société byzantine. Athènes, 1976

Huyghe, F. B. The Silk Roads. – Courier (UNESCO) 44/3 (1991), 41–53

Irwin, R. Usamah ibn Munqidh: An Arab-Syrian Gentleman at the Time of the Crusades Reconsidered. – In: The Crusades and Their Sources. Ed. J. France–W. Zajac. Aldershot, 1998, 71–87

Jacobi, J. Die Radanyia. – Der Islam, 47 (1971), 252–264

Jacoby, D. Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa. – In: Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di F. Pistarino. A cura di L. Balletto. Acqui Terme, 1977, 517–540

Jacoby, D. Italian Privileges and Trade in Byzantium before the Fourth Crusade: A Reconsideration. – Annuario de estudios medievales 24 (1994), 349–356

Jacoby, D. The Jewish Community of Constantinople from the Komnenan to the Palaeologan Period. – Византийский временник 55/2 (1998), 32–35

Jacoby, D. Byzantine Trade with Egypt from the Mid-Tenth Century to the Fourth Crusade. – Thesaurismata. Bulletino dell'Istituto Ellenico di Studi Bizantini e Postbizantini. Vol. 30 (2000), 25–77

Jacoby, D. The Supply of War Materials to Egypt in the Crusader Period. – Jerusalem Studies in Arabic and Islam 25 (2001)

Janin, R. La géographie ecclésiastique de l'empire byzantin, t. III: Les églises et les monastères. Paris, 1953

Jenkins, R. J. H. The Flight of Samonas. – Speculum 23/2 (1948), 217–235 (repr.: Idem. Studies on Byzantine History of the 9th and 10th Centuries /VR/. London, 1970, Study X)

Jireček, K. Die Heerstrasse von Belgrad nach Konstantinopel und die Balkanpässe. Prag, 1877 (repr.: Amsterdam, 1967)

Johanek, P. Merchants, Markets and Towns. – In: The New Cambridge Medieval History. Vol. III. Cambridge, 1999, 64–94

Jones, A. H. M. The Later Roman Empire, 284–602. 2 vols. London, 1964

Jordanov, I. Preslav. – EHB, vol. II, 667–671

Καραγιαννόπουλος, Γ. Κεντροφύγοι και κεντρομόλοι δυνάμεις στον βυζαντινό κόσμο. Αθήνα, 1976

Καραγιαννόπουλος, Γ. Οι βυζαντίνο-βουλγαρικές συγκρούσεις επί Συμεών. – Byzantiaka, 11 (1991), 23–46

Kazhdan, A. P. – A. Wharton Epstein. Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries. Berkeley–Los Angeles–London, 1985

Kedar, B. Z. Mercanti genovezi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta dei secolo XI. – In: Idem. The Franks in the Levant, 11th to 14th Centuries /VR/. Aldershot, 1993, Study I

Kennedy, H. The Prophet and the Age of the Caliphates. The Islamic Near East from the Sixth to the Eleventh Century. London–New York, 1986

Kennedy, H. Antioch: From Byzantium to Islam and Back Again. – In: The City in Late Antiquity. Ed. by J. Rich. London, 1992, 181–198

Kennedy, H. Byzantine-Arab Diplomacy in the Near East from the Islamic Conquest to the Mid-Eleventh Century. – In: Byzantine Diplomacy. Papers from the 24th Spring Symposium of Byzantine Studies. Cambridge, March 1990. Ed. by J. Shepard and S. Franklin. London, 1992, 133–143

Kirsten, E. Die byzantinische Stadt. Berichte zum 11. Internazionalen Byzantinisten-Kongress. München, 1958, 1–48

Kislinger, E. Reisen und Verkehrswege zwischen Byzanz und dem Abendland vom neunten bis in die Mitte des elftes Jahrhunderts. – In: Byzanz und das Abendland im 10. und 11. Jahrhundert. Hrsg. E. Konstantinou. Köln–Weimar–Wien, 1997, 231–257

Koder, J. Das Sigillion von 992 – eine "aussenpolitische" Urkunde? – Byzantinoslavica 52 (1992), 40–44

Koder, J. Maritime Trade and the Food Supply for Constantinople in the Middle Ages. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 109–123

Koutava-Delivoria, B. Les *Oxea* et les fonctionnaires nommés *ton oxeon*: Les sceaux et les étoffes pourpres de soie après le 9ème siècle. – Byzantinische Zeitschrift 82 (1989), 181–185

Krautheimer, R. Three Christian Capitals: Topography and Politics. Los Angeles–Berkeley, 1983

Kretchmayr, H. Geschichte von Venedig. Bd. I. Gotha, 1905

Kreuz, B. M. Ships, Shipping and the Implications of Change in the Early Medieval Mediterranean. – Viator 7 (1976)

Kreutz, B. M. Amalfi e il mare. – In: Instituzioni civili e organizzazione ecclesiastica nello stato medievale amalfitano. Atti del congresso internazionale di studi amalfitani (Amalfi, luglio 1981). Amalfi, 1986, 113–127

Kreuz, B. M. Ghost Ships and Phantom Cargoes: Reconstructing Early Amalfitan Trade. – Journal of Medieval History 20 (1994), 347–358

Kropotkin, V. V. Bulgarian Tenth-Century Coins in Eastern Europe and around the Baltic. Topography and Distribution Routes. – In: Sigtuna Papers. Proceedings of the Sigtuna Symposium on Viking-Age Coinage. June 1989 [Commentationes de nummis saeculorum IX–XI in Suecia repertis. Nova series 6]. Ed. by K. Jonsson and B. Malmer. Stockholm–London, 1990, 197–200

Labib, S. Y. Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171–1517). Wiesbaden, 1965

Laiou, A. E. Byzantine Traders and Seafarers. – In: The Greeks and the Sea. Ed. by S. Vryonis, Jr. New Rochelle, N.Y., 1993, 79–96

Laiou, A. E. Byzantium and the Commercial Revolution. – In: Europa medievale e mondo bizantino. Contatti effettivi e possibilità di studi comparati (Tavola rotonda del XVIII Congresso del CISH–Montréal, 29 agosto 1995). A cura di G. Arnaldi e G. Cavallo. Roma, 1997, 239–253

Laiou, A. E. Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades. – In: The Crusades from the Perspective of Byzantium and the Muslim World. Ed. by A. E. Laiou and R. Parviz Mottahedeh. Washington, D.C., 2001, 157–196

Laiou, A. E. Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries. – EHB, vol. II, 697–770

Lemerle, P. Invasions et migrations dans les Balkans depuis la fin de l'époque romaine jusqu'au VIII[e] siècle. – Revue historique 201 (1954), 265–308

Lemerle, P. Cinq études sur le XI[e] siècle byzantin. Paris, 1977

Lentini, A. Sul viaggio costantinopolitano di Gisulfo di Salerno con l'arcivescovo Alfano. – In: Atti del 3[0] Congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo. Benevento–Montevergine–Salerno–Amalfi (14–18 ottobre 1956). Spoleto, 1959, 437–443

Leontiades, I. G. Die Weltpolitik Basileios II. (976–1025). – In: Byzanz und das Abendland im 10. und 11. Jahrhundert. Hg. E. Konstantinou. Köln–Weimar–Wien, 1997

Letsios, D. G. Nomos Rodion Nautikos. Das Seegesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelschiffahrt in Byzanz. Rhodos, 1996

Lewicki, T. Les routes maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes. – In: La navigazione mediterranea nell'alto medioevo [Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo 25]. Spoleto, 1978, Vol. II, 450–454

Lewis, B. The Fatimids and the Route to India. – Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d'Istanbul 11 (1949–1950), 50–54

Lewis, A. Naval Power and Trade in the Mediterranean, A. D. 500–1000. Princeton, 1951

Lewis, A. R. The Northern Seas: Shipping and Commerce, A. D. 300–1100. Princeton, 1958

Lewis, A. The Danube Route and Byzantium 802–905. – In: Idem. The Sea and Medieval Civilizations /VR/. London, 1978, Study VIII

Lewis, A. Mediterranean Maritime Commerce, A.D. 300–1100. Shipping and Trade. – In: Idem. The Sea and Medieval Civilizations /VR/. London, 1978, Study XII

Lewis, A. R. – T. J. Ryan. European Naval and Maritime History, 300–1500. Bloomington, Ind., 1985

Lilie, R.-J. Die Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081–1204). Amsterdam, 1984

Lilie, R.-J. Die Handelsbeziehungen zwischen Byzanz, den italienischen Seestädten und der Levante vom 10. Jahrhundert bis zum Ausgang der Kreuzzüge. – In: Kommunikation zwischen Orient und Okzident. Alltag und Sachkultur. Wien, 1994, 25–47

Lombard, M. Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VII[e]–XI[e] siècles). – In: Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII[e] siècle principalement en Méditerranée. Ed. M. Mollat. Paris, 1958, 53–106 [repr: Idem. Espaces et réseaux du haut moyen âge. Paris–La Haye, 1972, 107–151]

Lombard, M. Le bois dans la Méditerranée musulmane, VII[e]–XI[e] siècles. Un problème cartographié. – In: Idem. Espaces et réseaux du haut moyen âge, 153–176

Lopez, R. S. The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350. Cambridge–New York, etc., 1976

Lopez, R. S. Silk Industry in the Byzantine Empire. – Speculum, 20 (1945), 1–42 (repr.: Idem. Byzantium and the World around It: Economic and International Relations /VR/. London, 1978, Study III)

Loud, G. A. Southern Italy in the Tenth Century. – In: The New Cambridge Medieval History, vol. III. Cambridge, 1999, 624–645

Lunde, P. The Silk Roads. A History. – Saudi Aramco World, July/Aug. 1988

Maioli, M. G. – L. M. Stoppioni. Classe e Ravenna fra terra e mare. Milano, 1987

Madden, T. F. The Fires of the Fourth Crusade in Constantinople, 1203–1204: A Damage Assessment. – Byzantinische Zeitschrift 84–85 (1991/92), 72–93

Magdalino, P. The Grain Supply of Constantinople, Ninth–Twelfth Centuries. – In: Constantinople and Its Hinterland. Papers from the 27th Spring Symposium of Byzantine Studies, Oxford, April 1993. Ed. by C. Mango and G. Dagron. Aldershot, 1995, 34–47

Magdalino, P. Justice and Finance in the Byzantine State, Ninth to Twelfth Centuries. – In: Law and Society in Byzantium, Ninth – Twelfth Centuries. Ed. by A. E. Laiou and D. Simon. Washington, D. C., 1994, 93–116

Magdalino, P. Constantinople médiévale. Études sur l'évolution des structures urbaines [Travaux et Mémoires. Monographies 9]. Paris, 1996

Magdalino, P. The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries. – DOP 54 (2000), 209–226

Makris, G. Studien zur spätbyzantinischen Schiffahrt. Genova, 1988

Makris, G. Ships. – EHB, vol. I, 91–100

Malamut, E. Les isles de l'Empire byzantin VIIIe–XIIe siècles [Série Byzantina Sorbonensia 8]. Paris, 1988

Malingudi, J. Die russisch-byzantinischen Verträge des 10. Jahrhunderts aus diplomatischer Sicht. Thessaloniki, 1994

Mango, C. Le développement urbain de Constantinople. – Travaux et Mémoires, 2 (1985), 37– 56

Mango, C. A Late Roman Inn in Eastern Turkey. – Oxford Journal of Archaeology 5 (1986), 227–229

Mandić, D. Gregorio VII e l'occupazione veneta della Dalmatia nell' anno 1076. – In: Venezia e il Levante fino al secolo XV. Ed. A. Pertusi. Vol. I/2. Firenze, 1973, 453–471

Maniatis, G. Organization, Market Structure, and Modus Operandi of the Private Silk Industry in Tenth-Century Byzantium. – DOP 53 (1999), 263–332

Maniatis, G. The Organizational Setup and Functioning of the Fish Market in Tenth-Century Constantinople. – DOP 54 (2000), 13–42

Maniatis, G. The Domain of Private Guilds in the Byzantine Economy, Tenth to Fifteenth Centuries. – DOP 55 (2001), 339–369

Maniatis, G. The Wheat Market in Byzantium, 900–1200. – Byzantinoslavica 62 (2004), 103–124

Mănicu-Adameșteanu, G. Istoria Dobrogei in perioade 969–1204. Contribuții archeologice și numismatice. București, 2001

Margetić, L. Le carattere della spedizione orseolana in Dalmazia. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille. Secoli di vicende comuni [Atti del convegno di studio. Venezia, 6 ottobre 2000]. A cura di N. Fiorentin. Canova–Treviso, 2002, 53–61

Martin-Hisard, B. Trébizonde et le culte de St. Eugène (6e–11e s.). – Revue des études arméniennes, n. s., 14 (1980), 307–343

McCabe, A. Horses and Horse-Doctors on the Road. – In: Travel in the Byzantine World (ed. by R. Macrides), 91–97

McCormick, M. The Imperial Edge: Italo-Byzantine Identity, Movement and Integration, A.D. 650–950. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire. Ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou. Washington, D. C., 1977, 17–52

McCormick, M. Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A. D. 300–900. Cambridge, 2001

McCormick, M. Byzantium on the Move. Imagining a Communications History. – In: Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000 [Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications 10]. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002, 3–23

Mentzel, H. Die byzantinisch-russischen Verträge aus dem 9. und 10. Jahrhundert. Halle, 1997

Meroes, M. Gaeta im frühen Mittelalter (8.–12. Jahrhundert). – In: Beiträge zur Geschichte der Stadt. Gotha, 1911

Mesterházy, K. Bizánci Bálkani eredetű tárgyak a 10-11. századi Magyar sirleletekben, I. – Folia Archaeologica 41 (1990), 87–115; II, Folia Archaeologica 42 (1991), 145–177

Metz, A. The Renaissance of Islam. Trans. by S. K. Bukhsh and D. S. Margoliouth. London, 1937

Meyer, A. 'Felix et inclitus notarius'. Studien zum italienischen Notariat vom 7. bis zum 13. Jahrhundert [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom 92]. Tübingen, 2000

Michel, A. Amalfi und Jerusalem im griechischen Kirchenstreit 1054–1090. – Orientalia Christiana Analecta 121 (1931), 52–56

Miles, G. The Arab Mosque in Athens. – Hesperia 25/4 (1956), 343–344

Miles, G. C. Byzantium and the Arabs: Relations in Crete and the Aegean Area. – DOP 18 (1964), 1–32

Minio-Paluello, L. Iacobus Veneticus Grecus: Canonist and Translator of Aristotle. – Traditio VIII (1952), 265–304

Morozzo della Rocca, R. – A. Lombardo. Documenti del commercio veneziano nei secoli XI–XIII. Torino, 1940

Morrison, C. La dévaluation de la monnaie byzantine au XIe siècle: essai d'interprétation. – Travaux et Mémoires 6 (1976), 3–47

Morrison, C. La diffusion de la monnaie de Constantinople: routes commerciales ou routes politiques? – In: Constantinople and Its Hinterland. Ed. by C. Mango and G. Dagron. Aldershot, 1995, 77–89

Mundell Mango, M. The Commercial Map of Constantinople. – DOP 54 (2000), 189–207

Musca, G. L'emirato di Bari 847–871 [Università degli Studi di Bari – Istituto di Storia Medievale e Moderna. Saggi 4]. Bari, 1967

Müller-Wiener, W. Die Häfen von Byzantion Konstantinopolis Istanbul. Tübingen, 1994

Nicol, D. M. Byzantium and Venice. A Study in Diplomatic and Cultural Relations. Cambridge, 1988

Noonan, T. S. The Dnieper Trade Route in Kievan Russia. Ann Arbor, MI, 1965

Noonan, T. S. Khazaria as an Intermediary between Islam and Eastern Europe in the Second Half of the Ninth Century: The Numismatic Perspective. – Archivium Eurasiae Medii Aevi 5 (1985), 179–204

Noonan, T. S. The Monetary History of Kiev in the Pre-Mongol Period. – Harvard Ukrainian Studies 11 (1987), 384–443

Noonan, T. S. When Did the Rûs/Rus' First Visit Khazaria and Baghdad? – Archivium Eurasiae Medii Aevi 7 (1987–1991), 213–219

Noonan, T. S. The Islamic World, Russia and the Vikings, 750–900. The Numismatic Evidence. Aldershot, 1998

Obolensky, D. The Balkans in the Ninth Century: Barrier or Bridge? – Byzantinische Forschungen 13 (1988), 47–66

Obolensky, D. The Byzantine Commonwealth. Eastern Europe 500–1453. Crestwood, N.Y., 1982

Oikonomidès, N. Quelques boutiques à Constantinople au X^{e} siècle: prix, loyers, imposition (Cod. Patmiaeus 171). – DOP 26 (1972), 345–356

Oikonomides, N. Vardariotes – W.l.nd.r.-V.n.nd.r: Hongrois installés dans la vallée du Vardar en 934. – Südost-Forschungen 32 (1973), 1–8

Oikonomidès, N. L'évolution de l'organisation administrative de l'empire byzantin au XI^{e} siècle (1025–1118). – Travaux et Mémoires 6 (1976), 125–152

Oikonomidès, N. Hommes d'affaires grecs et latins à Constantinople (XIII^{e}–XV^{e} siècle). – In: Conférence Albert-le-Grand, 1977. Montréal–Paris, 1979

Oikonomides, N. Pristhlavitza, the Little Preslav. – Südost-Forschungen 42 (1983), 5–9

Oikonomides, N. The Economic Region of Constantinople: from Directed Economy to Free Economy, and the Role of the Italians. – In: Europa medievale e mondo bizantino. Contatti effettivi e possibilità di studi comparati (Tavola rotonda del XVIII Congresso del CISH–Montréal, 29 agosto 1995). A cura di G. Arnaldi e G. Cavallo. Roma, 1997, 221–253

Oikonomides, N. Silk Trade and Production in Byzantium from the Sixth to the Ninth Century: The Seals of the Kommerkiarioi. – DOP 40 (1986), 33–53

Oikonomides, N. Tribute or Trade? The Byzantine-Bulgarian Treaty of 716. – In: Studies on the Slavo-Byzantine and West-European Middle Ages. In Memoriam I. Dujčev.Vol. I. Sofia, 1988, 29–31.

Oikonomidès, N. Le kommerkion d'Abydos, Thessalonique et le commerce bulgare au IX^{e} siècle. – In: Hommes et richesses dans l'Empire byzantin VIII^{e}–XV^{e} siècle. Vol. 2. Paris, 1991, 241–248

Oikonomides, N. The First Century of the Monastery of Hosios Loukas. – DOP 46 (1992), 245–255

Oikonomides, N. The Medieval Via Egnatia. – In: The Via Egnatia under Ottoman Rule, 1380–1699. Ed. E. Zachariadou. Rethymnon, 1996, 9–16

Oikonomidès, N. Le marchand byzantin des provinces (IX^{e}–XI^{e} s.). – In: Mercati e mercanti nell'alto medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea [Settimane di studio del CISAM 40]. Spoleto, 1993 (repr.: N. Oikonomides. Social and Economic Life. Ed. by E. Zachariadou. Aldershot, 2004)

Oikonomides, N. The Role of the Byzantine State in the Economy. – EHB, vol. III, 973–1058

Ortalli, G. Petro II Orseolo. Dux Veneticorum et Dalmaticorum. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille. Secoli di vicende comuni [Atti del convegno di studio. Venezia, 6 ottobre 2000]. A cura di N. Fiorentin. Canova–Treviso, 2002, 13–28

Parker, A. J. Cargoes, Containers and Storage: The Ancient Mediterranean. – International Journal of Nautical Archaeology 21 (1992), 93–95

Patlagean, E. Byzance et les marchés du grand commerce: vers 830 – vers 1030. Entre Pirenne et Polanyi. – In: Mercati e mercanti nell' alto medioevo, 587–629

Pauler, R. Das Regnum Italiae in ottonischer Zeit. Markgrafen, Grafen und Bischöfe als politische Kräfte [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom, Bd. 54]. Tübingen, 1982

Pertusi, A. L'imperio bizantino el'evolvere dei suoi interessi nell' alto Adriatico. – In: Le origini di Venezia. Firenze, 1964, 57–93

Pertusi, A.Venezia e Bisanzio nel secolo XI. – In: La Venezia del Mille. Firenze, 1965, 117–160

Pertusi, A. Venezia e Bizanzio: 1000–1204. – DOP 33 (1979), 1–22

Pertusi, A. Bisanzio e l'irradiazione della sua civiltà in Occidente nell'alto medioevo. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale. Introd. di E. Follieri [Medioevo Romanzo e Orientale. Studi 3]. Rubbettino, 1994, 9–29

Pertusi, A. Contributi alla storia dei temi bizantini dell'Italia meridionale. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale, 33–47

Pertusi, A. Il "thema" di Calabria: sua formazione, lotte per la sopravvivenza. Società e clero di fronte a Bizanzio e a Roma. – In: Idem. Scritti sulla Calabria greca medievale, 51–65

Petersen, H. A. Roman Prefect in Osrhoene. – Transactions of the American Philological Association 107 (1977), 265–282

Philippart, G. L'hagiographie sicilienne dans le cadre de l'hagiographie de l'Occident. – In: La Sicilia nella tarda antichità e nell'alto medioevo. Religione et società. A cura di R. Barcellona e S. Pricoco, 1999, 167–204

Pirenne, H. La fin du commerce des Syriens en Occident. – In: Mélanges J. Bidez. Vol. II. Bruxelles, 1934 [Annuaire de l'Inst. de Philol. et d'Hist. Orient. 2], 677–687

Pirenne, H. Economic History of Medieval Europe. New York, 1937

Popović, V. Les témoins archéologiques des invasions avaro-slaves dans l'Illyricum byzantin. – In: Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité 87 (1975), 445–504

Popović, V. La descente des Kotrigours, des Slaves et des Avars vers la Mer Égée: le témoignage de l'archéologie. – Comptes rendus. Académie des inscriptions et belles-lettres (1978), 596–648

Pozza, M. I Badoer. Una famiglia veneziana dal X al XIII secolo. Padova, 1982

Previté-Orton, C. W. The Shorter Cambridge Medieval History. 2 vols. Cambridge, 1966

Pryor, J. H. Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean. Aldershot, 1987

Pryor, J. H. Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571. Cambridge–London, etc., 1992

Pryor, J. H. Types of Ships and Their Performance Capabilities. – In: Travel in the Byzantine World. Papers from the 34th Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000. Ed. by R. Macrides. Aldershot, 2002, 33–58

Quirin, H. Einführung in das Studium der mittelalterlichen Geschichte. Braunschweig, 1964

Radt, W. Die byzantinische Wohnstadt von Pergamon. – In: Wohnungsbau im Altertum. Berlin, 1979, 199–223

Ravegnani, G. L'Italia bisantina al tempo della spedizione orseolana in Dalmazia. – In: Venezia e la Dalmazia anno Mille, 39–51

Reinert, S. V. The Muslim Presence in Constantinople, 9th – 15th Centuries: Some Preliminary Observations. – In: Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire (ed. by H. Ahrweiler and A. E. Laiou), 125–150

Rickman, G. Roman Granaries and Store Buildings. Cambridge, 1971

Rodgers, W. L. Naval Warfare under Oars 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design. Annapolis, MD, 1983

Rösch, G. Handels- und verkehrpolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit [Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom, Bd. 53]. Tübingen, 1982

Sakăzow, I. Bulgarische Wirtschaftsgeschichte. Berlin, 1929

Salvatori, E. Pisa in the Middle Ages: the Dream and the Reality of Empire. – In: Empires and States in European Perspective [Clioh's Workshop, t. VI]. Ed. by S. Ellis. Pisa, 2002, 13–32

Sambon, A. Il tarì amalfitano. – Rivista Italiana Numismatica 4 (1891)

Sauvaget, J. Caravansérails syriens du moyen-âge. – Ars Islamica 7 (1940), 1–19

Sawyer, P. H. The Age of the Vikings. London, 1962

Scheffel, P. H. Verkehrsgeschichte der Alpen. 2 Bd. Berlin, 1908–1913

Schlumberger, G. Un empereur byzantin au dixième siècle: Nicéphore Phocas. Paris, 1890

Schwarz, U. Amalfi im frühen Mittelalter (9.–11. Jahrhundert). Untersuchungen zur Amalfitaner Űberlieferung. Tübingen, 1978

Schwarz, U. Alle origini della nobilità amalfitana: i 'comites' di Amalfi e la loro discendenza. – In: La chiesa di Amalfi nel medioevo. Convegno internazionale di studi per il millenario dell'Archidiocesi di Amalfi (Amalfi–Scala–Minori, 4–6 dicembre 1987). Amalfi, 1996, 370–372

Serçe Limani: An Eleventh-Century Shipwreck. Vol. I: The Ship and Its Anchorage, Crew and Passengers. Ed. by G. F. Bass, S. Mathews, J. R. Steffy, and F. van Doorninck, Jr. College Station: Texas A&M University Press, 2003

Serjeant, R. B. Islamic Textiles. Material for a History up to the Mongol Conquest. Beirut, 1972

Shepard, J. Why Did the Russians Attack Byzantium in 1043? – Byzantinisch-neugriechisch Jahrbücher 22 (1978/79), 147–212

Shepard, J. Constantinople – Gateway to the North: the Russians. – In: Constantinople and Its Hinterland. Ed. C. Mango–G. Dagron. Aldershot, 1995, 243–260

Shepard, J. Byzantium and the Steppe Nomads: The Hungarian Dimension. – In: Byzanz und Ostmitteleuropa: Beiträge su einer table-ronde des XIX International Congress of Byzantine Studies, Copenhagen 1996. Hg. G. Prinzing–M. Salamon [Mainzer Veröffentlichungen zur Byzantinistik 3]. Wiesbaden, 1999, 53–83

Simeonova, L. Diplomacy of the Letter and the Cross. Photios, Bulgaria and the Papacy, 860s–880s. Amsterdam, 1998

Simeonova, L. Constantinopolitan Attitudes toward Aliens and Minorities, 860s–1020s. Part One. – Etudes balkaniques 36 (2000), no. 3, 91–112

Simeonova, L. Constantinopolitan Attitudes toward Aliens and Minorities, 860s–1020s. Part Two. – Etudes balkaniques 37 (2001), no. 1, 83–98

Simeonova, L. Participation of Foreigners in the Court Ceremonial of Leo the Wise: Hidden Meanings. – In: Medieval Christian Europe: East and West. Tradition, Values, Communications. Sofia, 2002, 527–536

Simonsohn, S. The Jews of Sicily. Vol. I: 383–1300. Leiden, 1997

Shokoohy, M. The Sassanian Caravanserai of Dayr-i Gachin, South of Ray, Iran. – Bulletin of the School of Oriental and African Studies 46 (1983), 445–461

Siroux, M. Caravansérails d'Iran et petites constructions routières. Cairo,1949

Skinner, P. Family Power in Southern Italy: The Duchy of Gaeta and Its Neighbours, 850–1139. Cambridge, 1995

Sorlin, I. Les traités de Byzance avec la Russie au X^{e} siècle. – Cahiers du Monde Russe et Soviétique, 2 (1961), 313–360, 447–475

Staffa, S. J. Conquest and Fusion: The Social Evolution of Cairo, A. D. 642–1850 [Social, Economic and Political Studies of the Middle East and Asia, No. 20]. Amsterdam, 1997

Stallman, C. J. The Past in Hagiographic Texts: S. Marcian of Siracuse. – In: Reading the Past in Late Antiquity. Ed. by G. Clarke. Singapore, 1990, 437–365

Starr, J. The Jews in the Byzantine Empire 641–1204. New York, 1939 (repr.: New York, 1970)

Σταυρίδου-Ζαφράκα, Α. Η αγγαρία στο Βυζαντίου. – Byzantina 11 (1982), 21–54

Steffy, J. R. The Reconstruction of the Eleventh-century Serçe Liman Vessel: A Preliminary Report. – International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 11 (1982), 13–34

Steffy, J. R. Wooden Shipbuilding and the Interpretation of Shipwrecks. College Station, TX, 1994

Stein-Wilkeshius, M. A.Viking-Age Treaty between Constantinople and Northern Merchants, with Its Provisions on Theft and Robbery. – Scando-Slavica 37 (1991), 39–46

Stephenson, P. Byzantium's Northern Frontier. A Political Study of the Northern Balkans, 900–1204. Cambridge, 2000

Tafel, Th. L. F. De via militari Romanorum Egnatia, qua Illyricum, Macedonia et Thracia iungebantur, dissertatio geographica.Tübingen, 1842 (repr.: London, 1972)

Tahar Mansouri, M. L'image de Byzance dans les sources arabes. – In: Mélanges L. Cardaillac. Vol. I. Zaghouan–Tunisie, 1995, 465–488

Tahar Mansouri, M. Déplacement forcé et déportation de populations sur les frontières orientales entre Byzance et l'Islam (VII^{e}–X^{e} siècles). – In: Migrations et diasporas méditerranéennes (X^{e}–XVI^{e} siècles). Ed. M. Balard et A. Ducellier [Série Byzantina Sorbonensia 19]. Paris, 2002, 107–114

Tangheroni, M. Commercio e navigazione nel Medievo. Roma–Bari, 1996

Tăpkova-Zaimova, V. Byzance et les Balkans à partir du VI^{e} siècle /VR/. London, 1979, Study XXVI, 169–170

Teall, J. L. The Grain Supply of the Byzantine Empire, 330–1025. – DOP 13 (1959), 89–139

The Oxford Dictionary of Byzantium. Ed.-in-chief A. P. Kazhdan. Washington, D. C., 1991

Thomov, T. – A. Ilieva. The Shape of the Market: Mapping the Book of the Eparch. – Byzantine and Modern Greek Studies 22 (1998), 105–116

Tibi, A. Byzantine-Fatimid Relations in the Reign of Al-Mu'izz Li-Din Allah (R. 953–975 A.D.) as Reflected in Primary Arabic Sources. – Graeco-Arabica 4 (1991), 91–107

Tinnefeld, F. Die Stadt Melitene in ihrer späteren byzantinischen Epoche (934–1101). – In: Acts of the 14th International Congress of Byzantinists, 1971. Vol. II. Bucharest, 1974, 435–443

Tivčev, P. Sur les cités byzantines aux XI^{e}–XII^{e} siècles. – Byzantinobulgarica 1 (1962), 152–166

Todorova, E. River Trade in the Balkans during the Middle Ages. – Etudes balkaniques XX (1984), 4, 38–50

T**opdschian, H**. Politische und Kirchengeschichte Armeniens. Halle, 1904

Toy, S. The Castles of the Bosporus. – Archaeologia 80 (1930), 215–228

Toynbee, A. Constantine Porphyrogenitus and His World. London–Toronto, etc., 1973

Travel, Communication and Geography in Late Antiquity. Sacred and Profane. Ed. by L. Ellis and F. L. Kidner. Aldershot, 2004

Τροιάνος, Σ. Τὰ ναυάγια, ἡ νεαρὰ 64 Λέοντος τοῦ Σοφοῦ καὶ τὸ κείμενο τῶν Βασιλικῶν. – Περαίκης Νομολογία 14 (1992), 488–495

Tyler, E. The Alpine Passes in the Middle Ages, 962–1250. Oxford, 1890

Tuma, O. Some Notes on the Significance of the Imperial Chrysobull to the Venetians of 992. – Byzantion 54 (1984), 358–366

Udovitch, A. L. A Tale of Two Cities: Commercial Relations between Cairo and Alexandria during the Second Half of the Eleventh Century. – In: The Medieval City. Eds. H. A. Miskimin et al. New Haven–London, 1977, 144–160

Udovitch, A. L. L'énigme d'Alexandrie: sa position au moyen âge d'après les documents de la Geniza du Caire. – In: Alexandrie entre deux mondes [La revue de l'Occident musulman et la Méditerranée 46 (1987)], 71–79

Udovitch, A. L.Time, the Sea and Society: Duration of Commercial Voyages on the Southern Shores of the Mediterranean during the High Middle Ages. – La navigazione mediterranea, II, 521–522

Udovitch, A. L. Merchants and *amirs*: Government and Trade in Eleventh-Century Egypt. – Asian and African Studies 22 (1988), 56–71

Unger, W. Warships and Cargo Ships in Medieval Europe. – In: Technology and Culture 22 (1981), 233–252

Van Doorninck, Jr., F. The Byzantine Ship at Serçe Limani: An Example of Small-scale Maritime Commerce with Fatimid Syria in the Early Eleventh Century. – In: Travel in the Byzantine World (ed. R. Macrides), 137–148

Verlinden, Ch. L'esclavage dans l'Europe médiévale. 2 vols. Bruges, 1955

Verlinden, Ch. Venezia e il commercio degli schiavi provenienti dalle costi orientali del Mediterraneo. – In: Venezia e il Levante fino al secolo XV. Ed. A. Pertusi, I/2. Firenze, 1973, 911–929

Verlinden, Ch. Les Radaniya: Intermédiaires commerciaux entre les mondes Germano-Slave et Gréco-Arabe. – Graeco-Arabica 6 (1995), 111–124

Vero, D. Un teologo latino a Costantinopoli del secolo XII: Ugo Eteriano da Pisa. Ro-ma: Pontificia Universitas Gregoriana. Facultas Theologiae, 1940

Von Falkenhausen, V. Untersuchungen über die byzantinische Herrschaft in Süditalien vom 9. bis ins 11. Jahrhundert. Wiesbaden, 1967

Von Falkenhausen, V. Taranto in epoca bizantina. – Studi Medievali, serie III, anno IX, fasc. 1 (1968), 133–168

Von Falkenhausen, V. Il Ducato di Amalfi fra bizantini e normanni. – In: Instituzioni civili e organizzazione ecclesiastica nello stato medievale amalfitano. Atti del congresso internazionale di studi amalfitani. (Amalfi, luglio 1981), Amalfi, 1986, 9–31

Von Falkenhausen, V. Réseaux routiers et ports dans l'Italie méridionale byzantine (VI^{e}–X^{e} s.). – In: Η καθημερίνη ζοή στο Βυζαντίου. Αθήνα, 1989, 711–731

Von Falkenhausen, V. Bari bizantina: profilo di un capoluogo di provincia (secoli IX – XI). – In: Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni [Europa mediterranea. Quaderni 1]. A Cura di G. Rossetti. Napoli, 1986, 195–227

Vryonis, Jr., Sp. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Centuries. Berkeley, 1971

Vryonis, Sp. The Question of the Byzantine Mines. – Speculum 37 (1962), 1–17

Walmsley, A. Production, Exchange and Regional Trade in the Islamic East Mediterranean: Old Structures, New Systems? – In: The Long Eighth Century. Ed. by I. L. Hansen and C. Wickham. London–Boston–Köln, 2000, 265–343

Weitzmann, K. The Miniatures of the Sacra Parallela: Parisus Graecus 923. Princeton, 1979

Weitzmann, K. Byzantine Book Illumination and Ivories. London, 1980

Wickham, C. I problemi dell'incastellamento nell'Italia centrale. L'esempio di San Vincenzo al Volturno. Firenze, 1985

Wiet, G. Tapis égyptiens. – Arabica, VI (1959), 1–24

Willard, H. M. Abbot Desiderius and the Ties between Montecassino and Amalfi in the Eleventh Century. – In: Miscellanea Cassinese, No. 37. Montecassino, 1973, 40–43

Winfield, D. The Northern Routes across Anatolia. – Anatolian Studies 27 (1977), 151–166

Yamey, B. S. Notes on Double-Entry Bookkeeping and Economic Progress. – The Journal of European Economic History, IV/3 (Winter, 1975), 717–723

Zakythinos, D. A. Le thème de Céphalonie et la défense de l'Occident. – Héllenisme contemporain 8 (1954), 303–312

ПОКАЗАЛЕЦ НА ИМЕНАТА

Абазгия, грузинско княжество 206, 278
Абасиди (750 – XIII в.), династия багдадски халифи 119, 210, 213
Абасидски халифат, халифат на Абасидите 21-22, 47-48, 109, 122, 153, 203, 227, 253-255, 272
Абд ар-Рахман III, халиф на Кордова 21, 37
Абидос (дн. Чанаккале), морска митница 96-101, 107, 142, 279
Абу Арон, магистър на мистериите 172-173
Аварска държава 103, 136
Аварски хаганат 15 – *вж. и Аварска държава*
Августопол, град в тема Анатоликон 233
Авелино 162-163
Авлона/ Валона (дн. Вльора), адриатическо пристанище 104, 106, 185, 277
Агатопол (дн. Ахтопол) 105
Адаб, град в Судан 23
Адана 271
Аделаида, императрица 191
Аден, пристанище на Червено море 23
Адрамитион, град в малоазийска Мизия 107
Адриан II, папа 86
Адрианопол (дн. Одрин) 103, 115, 142, 233
Адриатика, Адриатическо море 27, 30, 36, 44, 66, 85-87, 103-104, 162, 177, 184, 186-188, 191-202, 277, 283
Азербайджан, провинция в Абасидския халифат 207
Аз-Захир, египетски халиф 219
Азия 20, 33, 60, 107, 109, 152, 155, 203-204, 236, 240, 257, 266, 271, 279
Азовско море 269
Акамсида, река 107
Аквилея, патриаршия 195-196
Аквитания, херцогство 131
Акерман (дн. Биелгород Днестровски) 269
Акра, сирийско пристанище 226
Аксиос (или Вардар), река 106; *вж. и Вардар*
Ал-Азис, египетски халиф 218, 255
Ал-Андалус 20-21, 37, 75, 89, 220; *вж. и мюсюлманска Испания*
Аланя (срвек. Канделор, Сканделоре), пристанище на Средиземно море 235
Ал-Гарнизи, арабски автор 69
Ал-Джазира, област в дн. Катар 21, 229
Ал-Джар, пристанището на Медина 205
Ал-Джахиз, арабски автор от IX в. 253
Александрия, пристанище 23, 26, 68, 84, 95, 108, 164, 187, 205, 208-211, 214, 216-217, 220, 222-226, 235, 251, 256, 278, 282
Александър Македонски 107
Алексий I Комнин, император 58, 169, 171,177, 197-199, 201, 236, 251, 270-272
Алексий III Ангел, император 272
Алепо, емирство 21, 30, 130, 207-209, 213, 219-220, 228-229, 254, 278-279

Ал-Идриси, арабски пътешественик от XII в. 104, 123, 150, 251
Ал-Истахри, персийски географ 252
Ал-Ифрикия (дн. Тунис) 21, 29, 220
Ал-Ишфили (“Севилеца”), капитан 83
Ал-Макдиси, арабски автор от X в. 120
Ал-Мамун, багдадски халиф 209
Ал-Марвази, арабски автор от XI в. 108
Ал-Масуди, арабски географ от X в. 21, 29, 47, 49 бел. 94, 124, 155, 203, 208, 217, 220, 251, 252, 276
Ал-Махдия, столица на ал-Ифрикия 90, 95
Алмерия, пристанище на Средиземно море 21
Алмирос, пристанище на Егейско море 104
Ал-Муиз, халиф на Египет 161, 253
Ал-Мукадаси, арабски писател от X в. 48, 205, 207, 218, 254
Ал-Муктадир, багдадски халиф 126, 128-129
Ал-Мустансир, египетски халиф 219, 224
Ал-Мутадид, багдадски халиф 121
Алпи 20, 27, 29, 31, 38, 89, 124, 129, 131, 187, 202, 218, 256
Ал-Фарама (ант. Пелузиум), град в Египет 204-205, 208
Ал-Фустат (дн. Кайро) 21-23, 26, 29, 120, 187, 217-218, 222-223, 225, 256, 272
Ал-Хазари (“Хазарина”), преводач 126
Ал-Хаким, халиф на Египет 213, 219, 229
Ал-Хасан ал-Мухаллаби, арабски автор от X в. 121
Амалфи, дукство 26-27, 30-31, 43, 66, 70, 84, 87, 90, 95-96, 157-176, 184, 187-188, 201-202, 225, 234, 274, 283, 285
Амански планини 132, 218
Амастриана, форум 244
Амастрида (дн. Амасра), пристанище на Черно море 81, 93-94, 145
Аме (или Амато) от Монтекасино, хронист 168
Амида (дн. Диарбекир), град в Анатолия 229, 243
Амико от Джовинацо, норманси граф 197
Амисос, град на Черно море 107
Аморион (дн. Афионкарахисар), град в Анатолия 107
Амударя, река 153
Ана Комнина, византийска писателка 201
Анадол – *вж. Анатолия*
Анастасий I, император 99
Анастасий Библиотекар, папски легат 86 бел. 259
Анатоликон, тема 233
Анатолия 65, 106, 117, 121-122, 208, 229, 235; *вж. и Мала Азия*
Англия 34, 37, 68, 265
Ангора (дн. Анкара) 107, 205
Андроник I Комнин, император 58
Андроник II Палеолог, император 223
Анкира – *вж. Ангора*
Анкона, адриатическо пристанище 86
Антиохия (дн. Атакия) 109, 128-129, 164, 209, 227-228, 230-232, 254, 270, 278-279

Антоний, новгородски архиепископ 268
Анхиало 105, 147, 276
Апенини, Апенински п-в 16, 28-29, 104, 132, 156-158, 163, 176, 178, 183, 185, 274, 277, 282-283
Аполония, град в Анатолия 107
Апулия, област 44, 64, 76, 89, 95, 104, 106, 131, 157, 162-163, 168, 176-186, 196, 218, 277
Арабски п-ов 15-16, 79, 204, 214-215, 256, 278
Аран, град в Сирия 230
Арда, река 106
Арданути, крепост в Иберия 206
Ареки, княз на Беневенто 184
Ариберт, милански архиепископ 29
Арменикон, тема 102, 125
Армения, провинция в Абасидския халифат 151, 206-207, 213, 229-230
Арнулф Каринтийски, крал на източните франки 140
Арпад (Арпади), унгарска владетелска династия 136, 140
Ар-Рум 138 152, 214, 220, 228, 253
Ас-Саклаби (“Славянина”), преводач 126
Асти, град в Северна Италия 74, 215
Аталия (дн. Анталия), пристанище на Егейско море 98, 107, 205, 215, 235, 271
Атенулф I, княз на Капуа-Беневенто 186
Атина 207, 272
Атлантик, Атлантическо крайбрежие 20
Атрани, градче край Амалфи 170
Ат-Табари, арабски историк от X в. 48, 121, 130, 243, 254
Ат-Турки (“Тюрка”), преводач 126
Аузаи, юрист 210
Афганистан 107
Африка 89, 184
Афсхин, управител на Азербайджан и Армения 207
Ахимааз, еврейски хронист 161, 172
Бавария, херцогство 131, 141, 190
Багдад, столица на Абасидския халифат 21-22, 26, 47, 88, 120, 128, 130, 152, 173, 209, 211, 232-233, 235, 253-254, 257, 272
Багнади (дн. Четан), река 127-128
Бактрия, в дн. Северен Афганистан 107
Бакуриани – *вж. Григорий Бакуриани*
Баланиас (дн. Банияс), сирийско пристанище 227
Балкани, Балкански п-в 15-17, 26, 36, 45, 48, 60, 63, 87, 96-98, 102-107, 111, 114-115, 119, 131-132, 136, 139-140, 142, 145-146, 151, 176, 181, 185-186, 193-194, 196-197, 200-201, 203, 234, 257, 271, 274-277
Балтийско море 33-34, 37-38, 152, 276
Балхаш, езеро 108
Балчик, стбълг. селище 135
Бану Абу Имран, търговска фамилия 230-231
Бану Килаб, бедуинско племе 229

Бар (гр.: Antibaris), адриатическо пристанище 200
Бар Хебреус (или Григорий Абу'л Фарудж), еврейски историк 255
Бари, административна столица, адриатическо пристанище, емирство 16, 44, 50, 66, 70, 75-76, 85, 90, 95, 99, 151, 157, 162, 168, 178-185, 194, 200, 209, 234, 277-279
Барлета, адриатическо пристанище 70,178
Бахрейн 23, 278
Белград 103,142, 150, 277
Близък изток 15-17, 20, 24, 34, 51 бел. 101, 52 бел. 106, 57, 84, 108-109, 118, 119 бел. 408, 125, 130, 132, 137, 156, 158, 162-163, 173, 181, 183, 190-191, 194, 202, 204, 206, 209, 217, 223, 226, 235, 242, 251, 256, 265, 272, 275, 278, 280, 285
Бенгалски залив 108
Беневенто, дукство 86, 157, 160, 173, 175, 183-184
Бенцоне, епископ на Алба 165-166
Беотия, област 106
Бернард, монах 184
Биоград, град в Далмация 197
Бирка, некропол 265
Бодрум 65; *вж. и Милет*
Боемунд, норманski предводител 169, 171
Божи гроб, 82, 163, 218-219, 284; *вж. и Свети места*
Бозбурун, пристанище на Егейско море 65
Бордо, пристанище на Атлантическия океан 72 бел. 196
Борис I, български княз 135
Босна, жупанство 193
Босфор 66, 91, 97, 101, 103, 108, 147 бел. 529, 148, 162, 204, 259, 268
Бренер проход в Алпите 31
Бретон, област 24, 72 бел. 196
Бриндизи, адриатическо пристанище 70, 76, 104, 113, 162, 176, 178, 185, 277
Британски о-ви 20, 34
Бургундио Пизано, съдия, дипломат и преводач 55
Бухара, столица на Саманидите 108-109, 127
България, страна, византийска тема, катепанат 42, 44, 68, 90, 100, 103, 134-136, 138-146, 150-151, 154, 193, 230, 269, 276
Българска държава 115, 133, 144-145, 151, 257, 276; *вж. и Първо българско царство, България*
Валона – *вж. Авлона*
Ван, езеро 230
Варда Склир, пълководец 98, 229, 231
Варда Фока, пълководец 98, 231
Вардар, река 103, 106, 124; *вж. и Аксиос*
Варипсавас, църква 243
Варна (дн. Провадийска), река 154
Варна 135, 147, 148; *вж. и Одесос*
Василий – *вж. св. Власий Аморийски*
Василий I, император 39, 41, 43, 86, 115, 139, 156, 172, 179-180
Василий II, император 39, 45, 58, 75, 85, 89, 98, 100, 105, 124, 149-150, 182, 187, 191, 193-195, 200, 213, 218-219, 229-234, 254 бел. 909, 255, 275, 277

Васпуркан, княжество, катепанат 230-232
Великата Лавра – *вж. св. Атанасий Атонски*
Венеция, адриатическо пристанище, дукство 26-27, 30-31, 49, 64, 66, 68, 74 бел. 205, 87, 100, 134, 138, 157-160, 171, 175, 186-202, 209, 222, 225, 234, 271, 274, 283
Вениамин Туделски, еврейски пътешественик от XII в. 101, 217
Вердюн, робско тържище 32, 138, 189
Видин, крепост 149, 233
Виза (дн. Визие) 115
Византион 91
Вилхелм Тирски, хронист 150
Витале Кандиано, патриарх на Градо 191, 193
Витиния, област в Анатолия 207
Витичев, крепост на Днепър 154, 267
Владимир, български княз 140
Владимир, новгородски княз 266-268
Войн, крепост на Днепър 267
Волга, река 33, 109 бел. 362, 152-153, 235, 257
Волжка България 48 бел. 87, 128, 257
Волхов, река 33
Вътрешна Далмация – *вж. Далмация*
Гаета, дукство, тиренско пристанище 27, 30-31, 43, 70, 87, 95, 157-160, 163, 172-175, 274
Газнавиди, династия на емири 266
Галиполи, град в Апулия 176, 179, 185
Галия, римска провинция 20, 24, 19-20, 76 бел. 213
Ганг, река 108
Гаргано, адриатическо пристанище 191
Гариляно 88 бел. 265; *вж. и Монте Гариляно*
Гауфредо Малатера, норманski хронист 166
Генуа, морска репубелика 26, 29, 64, 88, 90, 171, 199, 222, 234, 279
Георги Войтех, водач на въстание 151
Георги Кедрин, византийски хронист 233, 268
Георги Монах, византийски хронист 141 бел. 492
Германия 20, 28, 31-33, 50, 71, 166
Гизулф II, княз на Салерно 166, 168
Гийом Апулийски, норманski хронист 164, 201
Главен път към Мека 130
Гньоздово, селище край дн. Смоленск 33, 265, 267
Голям Преторион, затвор в Константинопол 243
Горен Египет – *вж. Египет*
Горен Нил – *вж. Нил*
Горна Далмация – *вж. Далмация*
Городище, селище на р. Волхов 33
Градо, патриаршия 190, 193, 195-196; *вж. и Нова Аквилея*
Гренландия, о-в 235
Григорий VII, папа 169, 196-197
Григорий Бакуриани, пълководец 116-117

Григорий Назиански, богослов 65
Григорий, катепан 194
Григорий, монах 48, 261
Гърция 105-106, 136, 143, 277
Далечен изток 16, 107, 209, 213, 229, 231, 235-236, 275
Далмация, област, тема, катепанат 86, 187, 193-194, 197, 199, 202
Дамаск, столица на Омаядския халифат 21-22, 235
Дамгой, хърватски княз 86
Дамиета, пристанище в делтата на Нил 208, 223
Данаил Черниговски, руски пътешественик от XII в. 219
Даниелида, аристократка от Пелопонес 111, 180
Дарданели 98-100, 242; *вж. и Хелеспонт*
Дауферий, дякон 186
Двина, река 33
Дебелт/Девелт (дн. Стари Дебелт, Бургаско), комеркия 115, 133, 135, 142, 145, 276
Девол (дн. с. Звезда, Албания), крепост 104, 277
Дезидерий, абат на Монтекасино 165, 168
Делхи 235
Деркос (дн. с Теркоз, Турция) 147
Джазират ибн Омар, пристанище на р. Тигър 207, 230
Джайх [Урал?], река 128
Джеда, пристанището на Мека 205
Джибал, провинция в Абасидския халифат 152
Джовани II, дук на Амалфи 164-167
Джовани III, дук на Амалфи 167-168
Джовани д'Амалфи, преводач от XI в. 54
Джовани Орсеоло, венециански дож 192
Джустиниано Партечипацо, венециански дож 30
Диагонален път 105, 276, 277
Диногеция, емпориум в дунавската делта 133, 147-148, 276
Дирахион (дн. Дуръс), адриатическо пристанище 86, 104-105, 150, 162, 169, 176, 185, 201, 270, 277
Дичина (дн. Камчия), река 154
Днепър, река 33, 64, 69-70, 108, 138, 152, 154, 258, 263-265, 267, 275
Днестър, река 154
Добруджа 136, 148 бел. 527
Доменико Контарини, венециански дож 196
Доменико Силвио, венециански дож 197
Доменико Флабианико, венециански дож 196
Доминик, венецианец в Дирахион 201
Доминик, патриарх на Нова Аквилея 196
Дон, река 153, 268
Дорилеон (дн. Шаркхьоюк), град в Анатолия 106-107
Доцибилис I, владетел на Гаета 160
Доцибилис II, владетел на Гаета 160
Драва, река 137
Дростол 276; *вж. и Дръстър*

Дръстър (също: Доростол, дн. Силистра) 133, 145, 148-149, 266
Дубровник, адриатическо пристанище 85, 150, 199-200
Дукля, сръбско княжество 85, 150
Дунав, река 32, 103, 105-106, 133, 136-142, 146-151, 154, 156, 257, 263, 276
Дъблин, викингски емпориум 34
Европа 11, 16, 18, 20-21, 23-25, 29-30, 33, 35, 38, 42, 49, 74, 108-110, 131, 184, 189, 204, 250, 270, 278
Егейска Македония, област 60, 104-105
Егейска тема 98
Егейско море, Егея 85, 88, 94, 103, 105, 142, 207, 276
Египет 15, 19, 21-22, 44, 53, 66, 84,92 бел. 283, 94-95, 143-144, 161-163, 182 бел. 699, 186-187, 192, 204, 208, 213-226, 229, 234-235, 253-256, 272, 278
Елада, тема 97, 241
Елба, река 32
Емволос, закрити галерии в Константинопол 238, 244
Епир, област 60, 105
Ерусалим 44, 184, 190, 219, 222, 270
Ерфурт, град в обл. Тюрингия 32, 190
Ефес 87, 107, 158, 205, 233, 270-271, 282
Ечемичен пазар (в Константинопол) 92
Железни врата 139
Жофроа дьо Вилардуен, един от водачите на Четвъртия кръстоносен поход 244
Задар (срвек. Зара), град в Далмация 192, 197, 199-200
Закаспие 265
Западен път (dromos tes Dyseos) 102
Западна Азия 23, 33, 210; *вж. и Предна Азия*
Западна Африка 21
Западна Европа 13, 16, 18-19, 24-25, 29, 34-36, 38-39, 42, 44, 51 бел. 101, 57, 64, 71-72, 74, 110-112, 117, 131, 139, 141, 181, 218, 220, 242, 270, 280, 282
Западни Алпи – *вж. Алпи*
Западно море 204-205
Зара – *вж. Задар*
Зауца, василеопатор 241
Захълмие, сръбско княжество 150
Зигос (също: Zygos), вер. Източна Стара планина 147-148
Златен път 109
Златен рог 91-93, 169, 198, 240-241, 244, 261, 264, 272
Зосим, църковен историк 133
Зоя, дъщеря на имп. Константин VIII 194
Иберийски п-в 37, 131
Иберия, катепанат 206, 230-232, 278
Ибн ал-Атир, арабски автор 178
Ибн Бутлан, лекар и пътешественик от XI в. 232
Ибн Залак, арабски автор от X в. 215
Ибн Русте, арабски автор от X в. 69, 104, 138
Ибн Тугдж ал-Исхид, емир на Египет 22
Ибн Фадлан, арабски дипломат и писател от X в. 48, 126-129, 257

Ибн Хавкал, арабски пътешественик и писател от X в. 48, 119, 123, 137, 163, 205-207, 215, 218, 228, 230
Ибн Хурдадбе, арабски писател от IX в. 47, 137, 152, 257
Ибрахим ибн Якуб, кордовски евреин, пътешественик от X в. 37
Ивирски (или иберийски) Багратиди, грузинска династия 206 бел. 770, 278
Игор, киевски княз 101, 247, 261-264, 266-267
Изола дел Фаро, о-в край Бари 194
Източен път (dromos tes Anatoles) 102, 265
Източна Европа 15, 57, 136
Източни Алпи – *вж. Алпи*
Иконион (дн. Коня) 106, 235
Индийски океан 15-16, 20, 23, 75, 215, 223, 226, 256
Индия 21, 24, 107-109, 128, 204-206, 209, 213, 224, 226, 235, 249, 278, 283
Ирак 15-16, 21, 137, 229, 253
Ираклий, император 233
Ирида, река 107
Ирина, императрица 99, 207
Ирландско море 34
Исак I Комнин, император 148
Испания 19, 67 бел. 213, 119, 131, 143, 163, 171
Истанбул 103, 147
Истрия, област 193, 196
Исхиди, династия на емири 22, 254
Италийски п-в 44 бел. 73, 63 бел. 150, 76, 88, 95, 163 бел. 580, 174; *вж. и Апенини*
Италия 15-16, 20, 23, 27-30, 34, 43-44, 48-50, 60-61, 63, 66, 71, 72 бел. 196, 75-76, 86-90, 95-96, 100, 104-106, 129, 131, 141, 143, 156-160, 162-169, 173-174, 176-177, 179, 180-186, 193-197, 201, 219, 225, 230, 234, 250, 274
Италия, страна, катепанат 180, 182, 230
Йемен 216
Йоан VIII, папа 87, 172
Йоан Дамаскин, богослов 65
Йоан Дякон, венециански хронист 87, 98, 191-194
Йоан Камениата 143
Йоан Кантакузин, император 101 бел. 325
Йоан Кападокийски, министър 60
Йоан Лидийски, писател 60
Йоан Орфанотроф, министър 151
Йоан X, папа 173
Йоан Цимисхий, император 39, 45, 131, 136, 181, 187, 212, 218, 228, 230-231, 253, 266, 275
Йонийски острови 89, 185
Йонийско море 44, 83, 184
Йонополис, южночерноморско пристанище 94
Йордания 132
Йорк, град в Англия 265
Йосиф Генезий, византийски писател 89
Кава, град край Амалфи 163

Каварна, старобългарско селище 135
Кавказ, Кавказки регион 40, 206, 234, 275, 277-278
Кадал, епископ – *вж. Хонорий*
Казахстан 108
Кайзери – *вж. Кесарея*
Кайро 21-22, 24, 50, 53, 70-71, 75, 88, 123, 171, 208, 210, 213, 216-217, 219-221, 224, 251, 253, 255-256, 278, 283
Кайруан, град в дн. Тунис 21, 26, 253
Калабрия, област 44, 44 бел. 73, 63-64, 89-90, 95, 106, 157, 163, 168, 176, 178, 180, 182, 185, 196
Калиакра, стбълг. селище 135
Камал ад-Дин, арабски историк 207
Камен бряг, старобългарско селище 135
Кампания, област 43, 157-158, 161-163, 173, 176
Кандиано, династия венециански дожове 191
Кападокия, ист. област в Анатолия 278
Капуа-Беневенто, княжество 43, 157, 160, 176, 178-179, 186
Караханиди, династия на емири 266
Карл Велики, източнофранкски крал и император 15, 42, 103, 136, 193
Каролинги, владетелска династия 18, 20, 27-28, 35-37, 125, 157, 189, 202, 256
Картаген 76 бел. 213
Каспийски път 108
Каспийски регион 15, 258, 274-275
Каспийско море 108, 152-153, 257, 275, 278
Кастел Сант'Анджело, в Рим 129, 166
Кастория (дн. Костур) 104
Катаволон, селище в Хелеспонта 114
Катания, град в Сицилия 176, 185
Кафа, генуезка колония в Крим 235, 268
Кекавмен, византийски стратег 64
Керасунт, срвек. град на Черно море 94, 144, 242
Керасус – *вж. Керасунт*
Керч, п-в 138
Кесария (дн. Кайзери), в Анатолия 107, 235
Кефалония, тема, 143, 177
Киев, столица на Киевска Рус 33, 55, 69, 73, 154, 260-267
Киевска Рус 43-44, 72-73, 153, 156, 236, 256, 263, 265, 267-268, 275
Кизик, п-в 107
Киликийски врати (Pylai) 106
Киликия, ист. област в Анатолия 88, 120, 131, 227-229
Кипсела, град на р. Марица 103, 115
Кипър, о-в 82, 88, 198, 205, 216, 218, 222, 224, 228, 271, 275
Китай 15, 24, 107-110, 128, 204-206, 214-215, 226, 278, 283
Клюни, абатство 124
Козенца, град в Южна Италия 90
Козма Индикоплевст, византийски търговец и пътешественик 284
Колзум – *вж. Суец*

Колония (дн. Карахисар, в окръг Сивас), град 106
Колоприни, венецианска фамилия 191
Комитопули, български аристократичен род 146
Конверсано, град в Южна Италия 96
Конрад II, император 195-196
Констант II, император 183
Константин IX Мономах, император 224, 255, 268
Константин VIII, император 58, 75, 100, 149, 182, 187, 192, 194, 220
Константин VII Багренородни, император 55, 68-70, 98, 103, 115, 134, 142, 154-155, 160-161, 164, 170, 174, 206, 240, 250, 260, 263-265
Константин Бодин, син на зетския княз Михаил 151
Константин Дука, метежник 58
Константин I Велики, император 116
Константин X Дука, император 165, 232
Константин, амалфитански благородник 167
Константинов форум, площад в Константинопол 243-244
Коня – *вж. Иконион*
Копаоник, планина 150
Кордова, столица на испанските Омаяди 21, 26, 88
Кордовски халифат 66, 83
Коринт, пристанище 87, 185
Коринтски залив 106
Корсика, о-в 90
Корфу, о-в 106
Котор, адриатическо пристанище 191
Кривина, село в Русенско 137
Крим, Кримски п-в 152
Крит, о-в 88, 95-96, 106, 198, 215-216, 218, 222, 224, 270-271, 275
Кротоне, град в Калабрия 63-64, 176, 178, 182, 185
Крум, хан 42, 125, 133, 141
Курган 152
Кусан, пристанище на р. Нил 23
Лакедемон, област в Южен Пелопонес 233
Ламос, река 207, 215
Ламя/ Lamia, склад за жито (в Константинопол) 92
Лангибардия – *вж. Лангобардия*
Лангобардия, тема 43, 100, 160, 177-178, 180, 182
Ландолфо, от фамилията де комите Мауроне 170
Ландулф Стари, писател от XI в. 20
Лаодикея (дн. Латакия), сирийско пристанище 82, 232, 270, 282
Лариса, град в Северна Гърция 96, 104
Левант 16, 24, 27, 33, 44, 88, 123-124, 138, 156-159, 161, 168-169, 176, 183, 186, 190, 198, 202, 216, 225-226, 269, 271, 277, 284
Лехфелд, битка 137
Ливан 223, 278
Ликос, река 93
Линкълн, град в Англия 265

Литва 268
Лиутпранд, епископ на Кремона 55, 82, 106, 124, 247, 250, 261-262
Ломбардия, област 29, 89, 190
Лонгибардия – *вж. Лангобардия*
Лонгобардия – *вж. Лангобардия*
Лотарингия, херцогство 31, 33, 131
Лука, град в обл. Тоскана 74 бел. 205
Лупино, син на синьор Серджо, амалфитански търговец 54, 283
Лупус Протоспатарий, аналист от XI в. 50, 201
Лъв IX, папа 196
Лъв V Арменец, император 213
Лъв VI, император 41-43, 56, 58, 71, 79, 98, 139, 160, 173, 179-180, 207, 212, 217, 241, 254, 258
Лъв Дякон, византийски историк 98, 154 бел. 552
Лъв Триполит, ренегат 143
Лъв Хиросфакт, византийски дипломат 211
Людовик Благочестиви, император 24, 86, 179, 184
Магдебург, град на р. Елба 32
Магреб 28, 220; *вж. и Северозападна Африка*
Майнц, седалище на архиепископа на Германия 37
Майори, градче край Амалфи 161
Мала Азия 11, 15-17, 45, 48, 65, 87, 90, 106-97, 113, 115, 124, 131, 176-177, 181, 196, 204-206, 215, 217-218, 220, 224-225, 229, 233-235, 272, 274-275, 277, 285; *вж. и Анатолия*
Малагина (или Мелания), неуточнена локализация в Анатолия 102, 106
Малеа, нос в Пелопонес 85
Малеини, малоазийски аристократичен род 208
Малта, о-в 90
Малък Преслав, емпориум на Долни Дунав 133, 135-136, 145, 156, 260, 266, 276
Мансоне, дук на Амалфи 161
Мансоне II, дук на Амалфи 164
Мануил I Комнин, император 101 бел. 325
Мануил, стратилат на Изтока 114
Манцикерт (дн. Малазгирт), в Анатолия 16, 151, 234, 272
Маралдо, син на Джовани Иканато, гражданин на Бари 85
Марин, патриарх на Градо 190
Маркиан, болница на 241
Марко Поло, венециански търговец и пътешественик 284
Мармари, село 116
Марош, река 140
Марсилия, пристанище 24
Мастало I, дук на Амалфи 161
Матера, град в Южна Италия 89
Маурицио, син на Трибуно Менио 191
Мауро Яктавекте, амалфитански благородник 167
Мауро, амалфитански търговец 168
Маяфаракин, град в Сирия 230

Медина 205
Мека 120, 130, 203-204
Мелитене (дн. Малатия), в Източна Анатолия, град, емирство 106, 227- 232
Мелфи, град в Италия 162-163
Меровинги, франкска владетелска династия 20
Месе, централната улица в Константинопол 244
Месемврия (дн. Несебър) 105, 133-136, 142, 145, 147, 154-155, 259, 276
Месина, град в Сицилия 66, 176, 185
Месопотамия 97, 128, 206, 227, 229, 232-233, 251-252, 254, 274, 278
Месопотамия, тема и катепанат 19, 107, 231
Месопотамия, тема на Балканите 136, 205, 230
Места, река 106
Методий, панонски архиепископ 189
Мехмед II, султан 101 бел. 325
Мидия, град на Черно море 105
Милано (срвек. Медиоланум) 29
Милет (дн. Бодрум), пристанище на Егейско море 107, 205; *вж. и Бодрум*
Минори, градче край Амалфи 161
Михаил II, император 133
Михаил IV Пафлагон, император 85
Михаил V Калафат, император 255
Михаил VII Дука, император 149, 169, 196, 219
Михаил Аталиат, византийски автор 122, 147
Михаил Керуларий, патриарх 265
Михаил Псел, византийски писател 112, 268
Михаил, архонт – *вж. Борис I, княз*
Михаил, княз на Зета 161
Мойсей де Броло от Бергамо, учен и поет 65
Монемвасия (т. нар. Гръцки Гибралтар) 272
Мон-Сени, проход в Алпите 41
Монте Гариляно, пиратско "гнездо" 87, 173; *вж. и Гариляно*
Монтекасино, абатство 165, 168, 176, 186
Мопсуестия (източно от дн. Адана, Турция) 270
Моравия, княжество 137, 140
Морозини, венецианска фамилия 191
Москва, Московско княжество 268
Мосул, град на р. Тигър 230
Мохамед, пророк 20, 38, 98
Мраморно море 67, 91-94, 98, 107, 240, 244, 264
Мусик, слуга на Зауца 241
Муско, съдия 171
Мьоза, река 33
Мюсюлманска Испания 20-21, 32, 37, 220; *вж. и ал-Андалус*
Навпакт (дн. Палея Превеза, Гърция) 106, 185
Найсос (дн. Ниш) 33, 277
Нарента – *вж. Неретва*
Насър-и Хосрав, персийски автор от XI в. 219-221

Нахрай бен Нисим, търговец и банкер 220
Неапол, дукство 24, 31, 87, 157-161, 169, 172, 174-177, 188, 250
Нева, река 33
Неорион, пристанище на Златния рог 240-241
Неретва, княжество 192
Никея (дн. Изник), град в Анатолия 98, 106-107
Никита Хониат, византийски историк 54, 171, 241, 243
Никифор I Геник, император 43, 208
Никифор II Фока, император 39, 109, 175, 180, 227-228, 230-231, 253, 275
Никифор III Вотаниат, император 196-197
Никифор Ликаон, протоспатарий 150 бел. 535
Николай II, папа 168
Николай Мистик, патриарх 161
Никомедия (дн. Измит), град в Анатолия 261
Никомидийска земя – *вж. Никомедия*
Никополис (или Лепанто), град на входа на Коринтския провлак 106
Никополис, град в Анатолия 106
Нил, река 21, 23, 211, 214, 217, 221, 223, 225, 278
Нин, град в Далмация 197
Ниш 103, 150; *вж. и Найсос*
Нишава, река 150
Нова Аквилея – *вж. Градо*
Новгород, търговски център в Киевска Рус 33, 72, 268
Нове (дн. Свищов) 105
Новиодунум (дн. Исакча) 133, 148
Нормандия, дукство 32
Нуфърул, емпориум на Долни Дунав 135, 148
Обзор, крепост 135
Одесос (дн. Варна) 105
Одрин 93; *вж. и Адрианопол*
Олга, княгиня 156, 264, 266
Олег, киевски княз 258, 261
Омаяди, владетелска династия на Кордова 203
Омаяди, династия на халифи в Дамаск 119
Ориа, град в обл. Апулия 173
Оронт, река 109
Орсеоло, династия венециански дожове 191, 195-196
Орсо Бадоер, венецианец 87
Орсо Партечипацо (или Партичако), венециански дож 75
Оршова, град в Румъния 139
Осама ибн Мункид, политик, историк и дипломат от XII в. 129-130
Османска империя 123
Отон I, император 32, 124, 137, 178-179, 191
Отон II, император 63, 181-182, 191
Отон III, император 188, 192-195
Отоне Орсеоло, венециански дож 195-196, 199
Отони, герм. владетелска династия 27, 29, 32-34, 37, 157, 160, 178, 190, 194, 256

Отонова империя 190; *вж. и Отони*
Отранто, апулийско пристанище 64, 76, 104, 106, 176-177, 183, 185,
Охрид, крепост 104, 277
Охридско езеро 104
Павия, столица на Северноиталианското кралство 27, 30, 34
Пагания – *вж. Неретва*
Пагасетикос, залив 104
Палеолози, владетелска династия 58
Палермо, пристанище в Сицилия 66, 84, 88, 99, 101, 121, 123, 163, 181 бел. 672, 276 бел. 873
Палестина 44, 48, 62, 117, 159, 205, 269, 270
Палтиел, равин и везир 161
Панталеоне de comite Maurone, амалфитански търговец 54, 129, 165-168, 283
Паоло ди Месер Паче да Черталдо, автор на "Книга с практически съвети" 283
Паристрион, тема 146-147
Паскал II, папа 171
Патлейна, стъкларски работилници 145-146
Патра, град в Гърция 106, 185
Пафлагония, ист. област в Анатолия 261
Пафлагонска земя – *вж. Пафлагония*
Пекин 235
Пекри, арменски град 232
Пелопонес 85, 97, 105-106, 111, 113, 176, 233, 277
Пелузиум – *вж. ал-Фарама*
Перама, местност на Златния рог 169, 241
Пергам (дн. Бергама, окр. Измир), на Егейско море 205
Переяславец – *вж. Малък Преслав*
Переяславъл, град в Киевска Рус 156
Персийски залив 23, 214, 278
Персия 108, 206, 235, 252
Петър IV Крешимир, хърватски крал 85, 197, 200
Петър, архиепископ на Сплит 85
Петър, български цар 98
Пиаченца, град в Северна Италия 74 бел. 205
Пиерлеоне, римска фамилия 31
Пиетро II Кандиано, венециански дож 189-190
Пиетро IV Кандиано, венециански дож 75, 190-191, 193
Пиетро II Орсеоло, венециански дож 100, 192-195
Пиетро Росоло, венецианец 87
Пиза, морска република 26, 29, 90, 171, 176, 199, 225, 234, 279
Пиренеи 37
Плиска 135, 145-146, 149
Пловдив – *вж. Филипопол*
Плодороден полумесец 229
По, река 27, 29
Поднепровие 263-264
Подол, некропол 265

Полибий, древногръцки историк, II – I в. пр. н. е. 103
Полиняно, град в Южна Италия 96
Помпоза, абатство 193
Понтийско море – *вж. Черно море*
Понтос, тема 144
Портик на Ахил, закрити галерии в Константинопол 244
Портик на Домнин, закрити галерии в Константинопол 244
Почайна, местност в Киев 264
Прага, робско тържище 138, 189
Предна Азия 15, 275, 278; *вж. и Западна Азия*
Преслав, столица на Първото бълг. царство, стратегия 135, 144-146, 149
Преславица – *вж. Малък Преслав*
Прибалтика 15, 33, 37, 153
Приене (дн. Самсун кале), пристанище на Егейско море 205
Продължителя на Теофан, византийски историк 184 бел. 691, 241
Прокопий Кесарийски, византийски историк 59, 112-113
Просфорион, пристанище на Златния рог 240, 244
Пруса (дн. Бурса) 107
Псков, търговски център в Киевска Рус 72
Пула, адриатическо пристанище 191
Путь из варяг в греки 152
Пъкуйул луи Соаре, емпориум в дунавската делта 133, 148
Първо българско царство 42, 115, 136; *вж. и България*
Път на благовонията 109
Път на коприната 40, 108, 206, 233, 249, 275
Път на подправките 109
Път на солта 276
Пътища на коприната 108 бел. 359; *вж. и Път на коприната*
Равело, градче край Амалфи 170
Равена, адриатическо пристанище 91, 163, 185, 191
Рагуза, град – *вж. Дубровник*
Рагуза, тема 199
Рашка, жупанство 193
Регенсбург, град на Дунав 32
Регион (дн. Кючюк Чекмедже), град в Източна Тракия 115
Редесто (дн. Текирдаг), град на Егейско море 67, 115, 122, 142, 142 бел. 493, 242
Реджо, град в Калабрия 64, 166, 176, 178, 182, 185
Рейн, река 24, 27-28, 33
Рейнско-Дунавски път 15, 61, 103, 141, 276
Рим, град 28, 31, 40-41, 46, 53, 56-57, 85, 104, 108-109, 129, 139, 158, 163, 165-166, 172, 186, 192-193, 246, 277
Римска империя 20, 59, 102, 108, 117, 144
Робер Гискар, норманski предводител 164, 166, 168-169, 169 бел. 601, 177, 182, 196-197, 201
Родос, о-в 88, 215, 222, 229, 271
Рожер, брат на Робер Гискар 166
Рожер II, сицилиански крал 225

Роман III, император 149, 195
Роман IV Диоген, император 149
Роман Лакапин, император 76 бел. 211, 98, 124, 174, 190, 208, 217, 244, 254, 261-263, 266
Роман, син на цар Петър 98
Романия (Византия) 55, 64, 70
Рона, река 27, 32, 89
Росано, град в Калабрия 63
Рошел, атлантическо пристанище 72 бел. 196
Русалка, крепост 135
Русийон (дн. Кешан), град в Източна Тракия 115
Русия 33-34, 44, 108, 110, 136, 243, 153, 262, 264-265, 267-269
Сава, река 137, 149, 150
Саксония, херцогство 131, 190
Саксонска династия 32; *вж. и Отони*
Саладин, селджушки султан 129, 241, 255
Салерно, княжество 27, 31, 43, 66, 70, 90, 157, 160, 163-164, 166, 168-169, 170, 173-175
Салих бен Мирдас, емир на Алепо 213
Саманиди, централноазиатска владетелска династия 109, 266
Саманидско царство 266
Самарканд, емирство, център на керванната търговия 37, 108-109
Самона, кубикуларий 113-114
Самсун (ант. Амисос), пристанище на Черно море 235
Самуил, български цар 45, 124, 151, 233
Сангариос, (дн. Сакаря), река 81, 115
Саниана (дн. Санджар), в Хорасан 106
Санта Мария де Латина, манастир 165
Сантяго де Компостела, град в Испания 284
Сарагоса, емирство 88
Сарай, град на р. Волга 235
Саранда еклесие (дн. Къркларели), град в Източна Тракия 115
Сарачхане, местност в Истанбул 147
Сардиния, о-в 90
Сардис (на североизток от дн. Измир, Турция) 205
Сасаниди, персийска владетелска династия 108
Сафар, договор от 130, 207-208, 228, 254
Сахара 36
Св. Андрей Юродиви 53
Св. Атанасий Атонски 170
Св. Бенедикт, църква 165
Св. Василий Нови 189 бел.707, 261
Св. Василий от Емеса 121
Св. Власий Аморийски 48, 138-139
Св. Григорий Декаполит 48, 87, 177
Св. Григорий от Агридженто 63, 81
Св. Григорий от Амастрида 48, 81

Св. Григорий, о-в 154
Св. Димитър Солунски 61
Св. Еферий, о-в 154
Св. Ирина, църква 55, 241
Св. Кирил Филеот 48, 147-148
Св. Леонтий, църква 268
Св. Лиетберт, епископ на Камбре 82
Св. Лука Стириот 106
Св. Лъв Катански 64
Св. Майол, абат на Клюни 124, 129
Св. Мамант, манастир и предградие на Константинопол 259-262
Св. Марко, евангелист 187, 225
Св. Марко, катедрала 171
Св. Никон Метаноите 233
Св. Петър, базилика 85
Св. София, катедрала 122, 138
Св. Теодор Едески, архиепископ на Едеса 121
Св. Фантин 83
Света гора (Атон) 269
Свети места 16, 62, 70, 82, 184, 281; *вж. и Божи гроб*
Светополк, княз на Моравия 140
Светослав, киевски княз 45, 156, 265-266
Свещена римска империя 192; *вж. и Отони*
Северен път към Изтока 108, 277
Северна Анатолия – *вж. Анатолия*
Северна Африка 20-21, 34, 36, 44, 63 бел. 150, 66, 88, 90, 109, 132, 156, 158, 162-163, 174, 187, 202, 278, 284
Северна Далмация – *вж. Далмация*
Северна Европа 15, 27, 32-34, 37, 73
Северна Сирия 121, 131, 227-229, 232, 253-254, 274, 277-278
Северно море 34
Северно Черноморие 132, 224
Северозападна Африка 21, 220
Северозападна Русия 260
Сегет, град в Унгария 140
Сейф ад-Давла, емир на Алепо 22
Селевкия, сирийско пристанище 203-204, 232, 277
Селимие (край дн. Мармарис, Югозападна Анатолия) 65
Селина, един от ръкавите на Дунав (?) 154, 263
Сембат, арменски владетел 207
Сен Бернар, проход в Алпите 31, 124
Септимер, проход в Алпите 31
Сергий I, дук на Амалфи 160, 164, 168
Сергий III, папа 173
Сергий IV, дук на Амалфи 167-168
Серче Лиманъ, залив в Мала Азия 65, 67-68, 146, 229
Сибир 108

Сивас (срвек. Севастия), град в Анатолия 235
Сиена, град в обл. Тоскана 74 бел. 205
Сикунулф, дук на Беневенто 183
Силвестър II, папа 193
Силистра 148; *вж. и Дръстър*
Симеон Метафраст, византийски съставител на жития 113
Симеон Нови Богослов, византийски автор 125
Симеон, български цар 45, 135
Синд 205
Синопе (дн. Синоп), в обл. Пафлагония 94, 107, 145, 269
Сипонто, град в Апулия 178, 179
Сиракуза, пристанище, столица на тема Сицилия 172, 184
Сирия 21, 36, 62, 66-67, 75, 97, 113-114, 117, 122, 131, 145-146, 170, 186, 192, 204-208, 213-214, 217, 223, 228-229, 232-233, 238-239, 248, 251-256, 270, 278
Сирмиум (дн. Сремска Митровица) 149
Сицилия, о-в 44 бел. 73, 48, 51, 64, 66, 83, 85, 87, 89, 106, 157, 162-163, 172, 175-177, 184, 192, 195-197, 225, 234
Сицилия, тема 178
Скалеа, град в Калабрия 166
Скандинавия 33-34, 109
Скафида (дн. Средецка), река 115, 134
Скопие, крепост 98, 103, 150
Смирна (дн. Измир), пристанище на Егейско море 107, 205
Смоленск, център на търговия в Киевска Рус 33, 72
Созопол 105
Солдая, генуезка колония в Крим 268
Солун 36, 85, 96-99, 103-105, 124, 133-134, 141-145, 207, 241, 276, 279
Соренто, п-в 159 бел. 560
София – *вж. Средец*
София, императрица 92-93
Сплит, град в Далмация 85, 197, 200
Средец (дн. София) 103, 277
Средецка, река – *вж. Скафида*
Стара планина 135, 147, 276 ; *вж. и Хемус*
Старая Ладога, селище на р. Волхов 33
Старая Руса, търговски център в Киевска Рус 72
Старе Замки, местност край Бърно 137
Старокиевская, некропол 265
Стенимахос (дн. Асеновград) 116
Степен път 110
Стефан V, папа 172
Стефан Воислав, княз на Дукля 85
Стефан Държислав, хърватски крал 200
Стефан Патеран, комендант на Бари 182
Стефан Таронит, арменски автор 228
Стефан, син на Роман Лакапин 208
Страбон, античен географ, I в. пр. н. е. – I в. н. е. 103

Стратегион, пристанище в Златния рог 92, 244
Стримон, тема 104, 125, 144, 221, 242
Стровилос, пристанище в Кипър 270-271
Струма, река 106, 116, 124
Судан 278
Суец (ант. Колзум), пристанище в Египет 204-205
Суно, графство 176
Сърбия 150
Сърдаря, река 153
Табаристан, на Каспийско море 153
Табриз, персийски град 235
Таврос, планина 120, 229
Тана, генуезка колония на устието на Дон 235, 268
Тао, грузинско княжество 230; *вж. Иберия*
Таранто, апулийско пристанище 76, 89, 95, 178, 182-186
Тарс (дн. Тарса, пров. Мерсин, Турция), град 85, 88, 106, 121, 183, 207, 215, 227-228, 270
Ташкент, център на керванна търговия 108
Теодор Студит, игумен на манастира Студиос 114, 138
Теодора, императрица 224
Теодосиево пристанище, на Мраморно море 92-93, 240-241
Теодосий I, император 91
Тедосий II, император 92 бел. 283
Теодосиополис (дн. Ерзерум), пристанище на Егейско море 106, 206
Теофан Изповедник, византийски писател 92, 111, 141 бел. 492, 227
Теофил, император 114, 209
Теофилакт Охридски, архиепископ 106
Тера д'Отранто, област 177, 183
Тера Салентана, област 185
Терачина, град на Тиренско море 172
Тесалия, област 105, 143
Тесалоники, тема 104, 143
Тибър, река 166
Тива, град в Централна Гърция 271
Тигър, река 207, 230, 278
Тикрит, град на р. Тигър 230
Тимерьово, некропол 267
Тинис, текстилен център в Египет 208, 219, 221
Тиния (дн. Станиера), на Черно море 105
Тиренско море 31, 44, 66, 87, 157, 172, 187, 277
Тиса, река 140, 257, 276
Тихи океан 110
Тома Славянина, метежник 101
Томи (дн. Констанца), черноморско пристанище 105, 135, 276
Тоскана, област 29, 88, 174, 187
Травуния, сръбско княжество 150
Трае то, графство 176

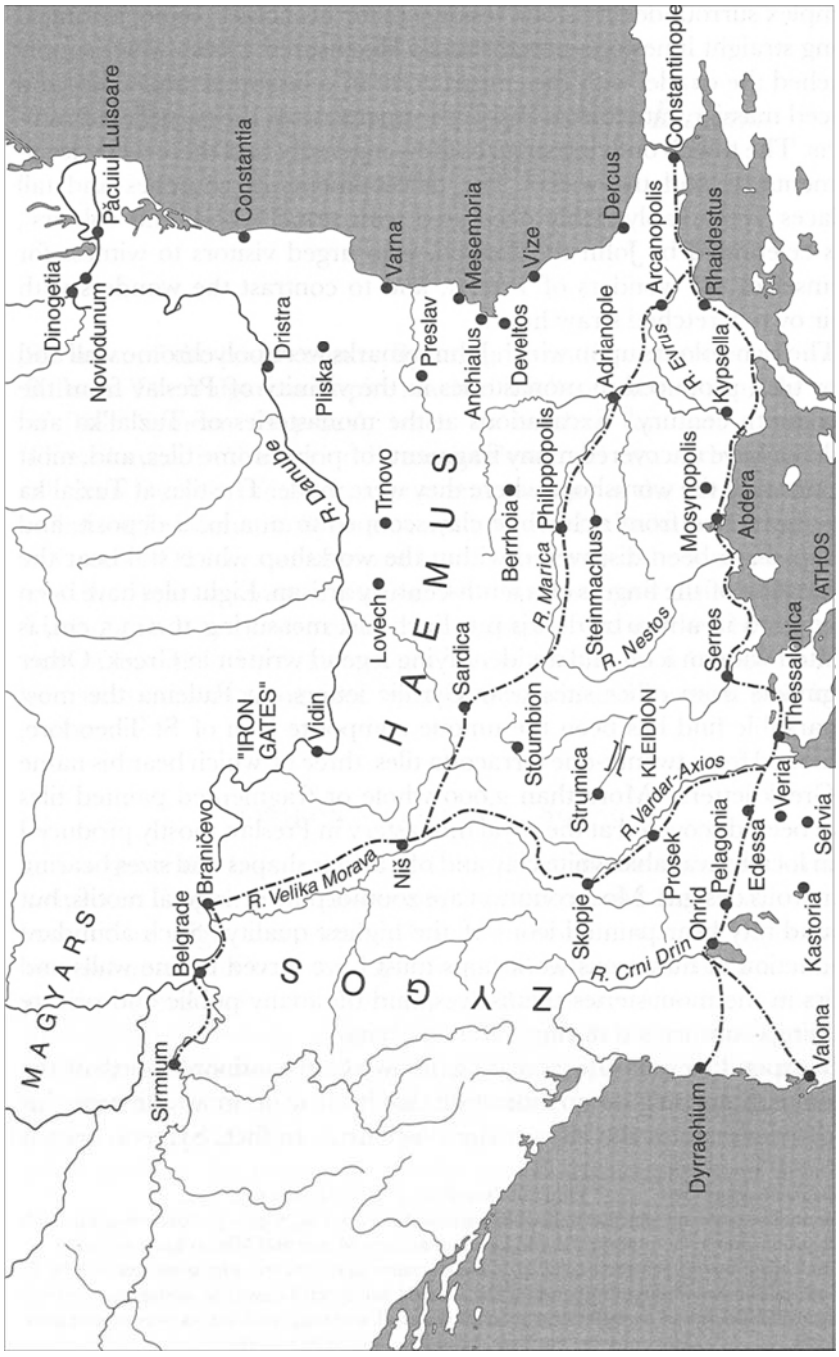
Тракия, тема 67, 102-103, 136, 139, 141, 142 бел. 493-494, 148, 276
Трамонти, градче край Амалфи 170
Трани, пристанище на Апулия 178
Трансилвания, област 141, 276
Трансоксания, област 37, 153
Трапезунд (дн. Трабзон), черноморско пристанище 23-24, 93-94, 108, 128, 137, 145, 203-204, 206-207, 214, 233, 249, 251-252, 274, 277
Трибуно Менио, венециански дож 191
Трикала, град в Тесалия 104
Триполи, ливанско пристанище 204, 220, 256
Трогир, град в Далмация 197
Троя, град в Южна Италия 95
Тулуниди, династия на емири 254
Тунис 66, 90, 95, 162, 225; *вж. и ал-Ифрикия*
Туркестан 235
Тюрингия 32
Уго Етериано да Пиза, богослов от XII в. 55
Угренч, град в Централна Азия 235
Умар бен Мухаммад ал-Кинди, арабски автор от X в. 215
Унгария 136, 140, 200, 202
Фарахшанит (дн. Ла Гард-Френе) 89; *вж. и Фраксинетум*
Фатимиди, династия на египетски халифи 21-23, 53, 88, 208, 213-214, 217, 220, 223-225, 229, 231-232, 253, 255-256, 272
Фес, град в дн. Мароко 21
Филип Огюст, френски крал 11
Филипопол (дн. Пловдив) 103, 105
Филотей, протоспатарий 57-58, 256
Ински залив 33
Фокея (край дн. Смирна), пристанище на Егейско море 270-271
Фокида, област 106
Фонда, графство 176
Фраксинетум, твърдина в Прованс 29, 89, 124
Франджипане, римска фамилия 31
Франция 28, 31-32, 89
Франческо Пеголоти, автор на "Наръчник по търговия" 284
Фригия, област в Мала Азия 240
Фридрих Барбароса, император 142 бел. 494
Фулда, абатство 140
Хазарски хаганат 109, 153
Халдия, тема 230-231, 249, 252
Халида, река 107
Халке, вестибюл на Големия дворец 244
Хамданиди, династия на емири 22
Харун ар-Рашид, багдадски халиф 208
Харун ибн Яхъя, арабски пленник в Константинопол 104
Харц, планина в Германия 37
Хвар, о-в в Адриатика 85

Хеброс (дн. Марица), река 106, 115
Хелеспонт 97, 99, 100-101, 114, 143; *вж. и Дарданели*
Хемус 105; *вж. и Стара планина*
Хенрих I, крал на източните франки и херцог на Саксония 190
Хенрих II Баварски, император 182, 194
Хенрих IV, император 165
Хераклея (дн. Ираклии), на Черно море 93-94, 107, 115, 145, 180, 261
Херсон, град в Крим 44, 97, 108, 152, 257-258, 265, 274-275
Хиамполис (дн. Ямбол) 115
Хиерон (дн. Анадолу Кавак), морска митница 96-97, 101
Хиндукуш, планина 107
Хиос, о-в 215, 223, 270-271
Хисаря, стъкларски работилници 145-146
Хоне (дн. Хоназ, Турция), град 233
Хонорий, антипапа 129, 165-166
Хорасан, държава в Централна Азия 137
Хорезъм 127
Хугон Провансалски, крал на Regnum Italicum 124, 262
Хърватия 197, 200, 274
Централна Азия 15-16, 23-24, 33, 37, 48, 107-109, 125-126, 128, 137, 153, 206, 226, 235, 256-257, 265-266, 274-275, 278, 280
Централна Европа 15, 24, 27, 51 бел. 101, 60-61, 103, 131, 136-140, 147, 186-187, 257, 274, 276
Цурулос (дн. Чорлу), град в Източна Тракия 105
Червено море 22-23, 205, 214, 216, 226, 278
Чернигов, град в Киевска Рус 260, 263
Черноморие, Черно море, Черноморски регион 15, 17, 36, 40, 44-45, 47-48, 61-62, 67, 81, 85, 93-94, 101, 103, 105, 107-108, 133-136, 143-145, 147, 152-153, 206, 227, 232, 235-236, 242, 257-258, 261, 263-265, 268, 274-277
Чехия 136
Чингиз хан, монголски владетел 110, 235
Шам (дн. Сирия и Ливан) 223
Шарл Д'Анжу, крал на Сицилия 177
Швейцария 161 бел. 566
Швеция 153
Шелда, река 33
Шестовици, некропол 265
Шкорпиловци, крепост 135
Юда, предател на Исус Христос 191
Южна Кампания 157, 173-175, 277; *вж. и Кампания*
Южна Морава, река 103, 150
Юлиан, император 91, 93
Юлиановото пристанище (също: "пристанището на София"), на Мраморно море 91-93, 240, 244
Юстин II, император 92
Юстиниан I Велики, император 60, 99, 101, 113, 115
Якопо ди Венеция, богослов от XII в. 55

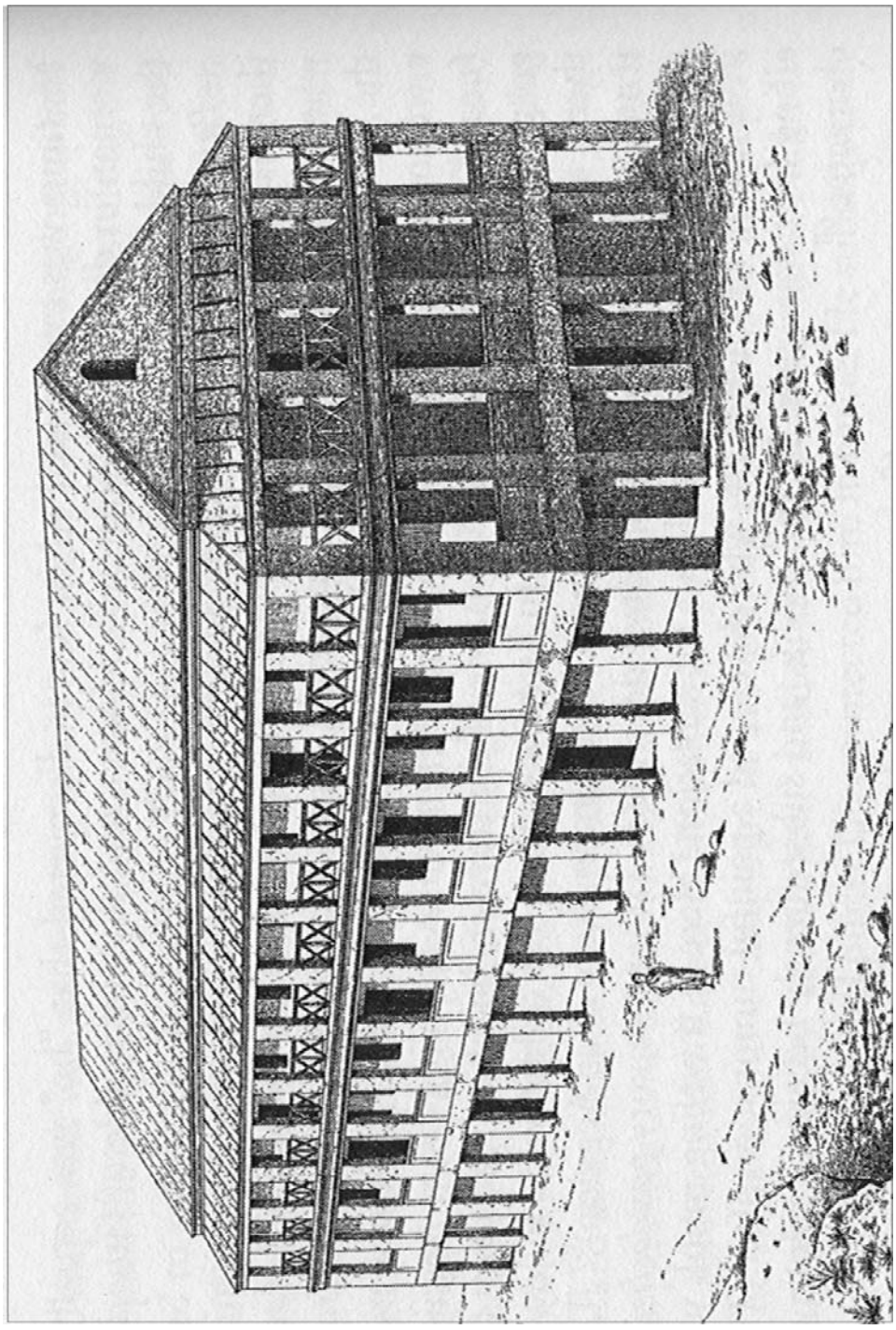
Якуб бен Юсуф, юрист 210
Янина, град в Епир 104
Ярослав, киевски княз 267-268
Ясъ Ада, о-в 65
Яфа, пристанище 219
Яхъя Антиохийски, арабски християнски автор 225, 227

Cristoforus, син на търговец 172
Embolos tou Maurianou – *вж. Портик на Домнин*
Leo nauclerius, собственик на кораб 172
Leon pragmateus, търговец 209
Nikolaos parathalassites, нотарий 181 бел. 672
Qasr Amra, замък в Йордания 132
Regnum Italicum 27, 44 бел. 73, 49, 157; *вж. и Северноиталианско кралство*
Та Amantiou, квартал в Константинопол 92
Via Appia 104, 183-186
Via Egnatia (Егнатиев път) 59-61, 96, 103-106, 115, 124, 131, 144, 162, 185, 201, 277
Via Militaris 103

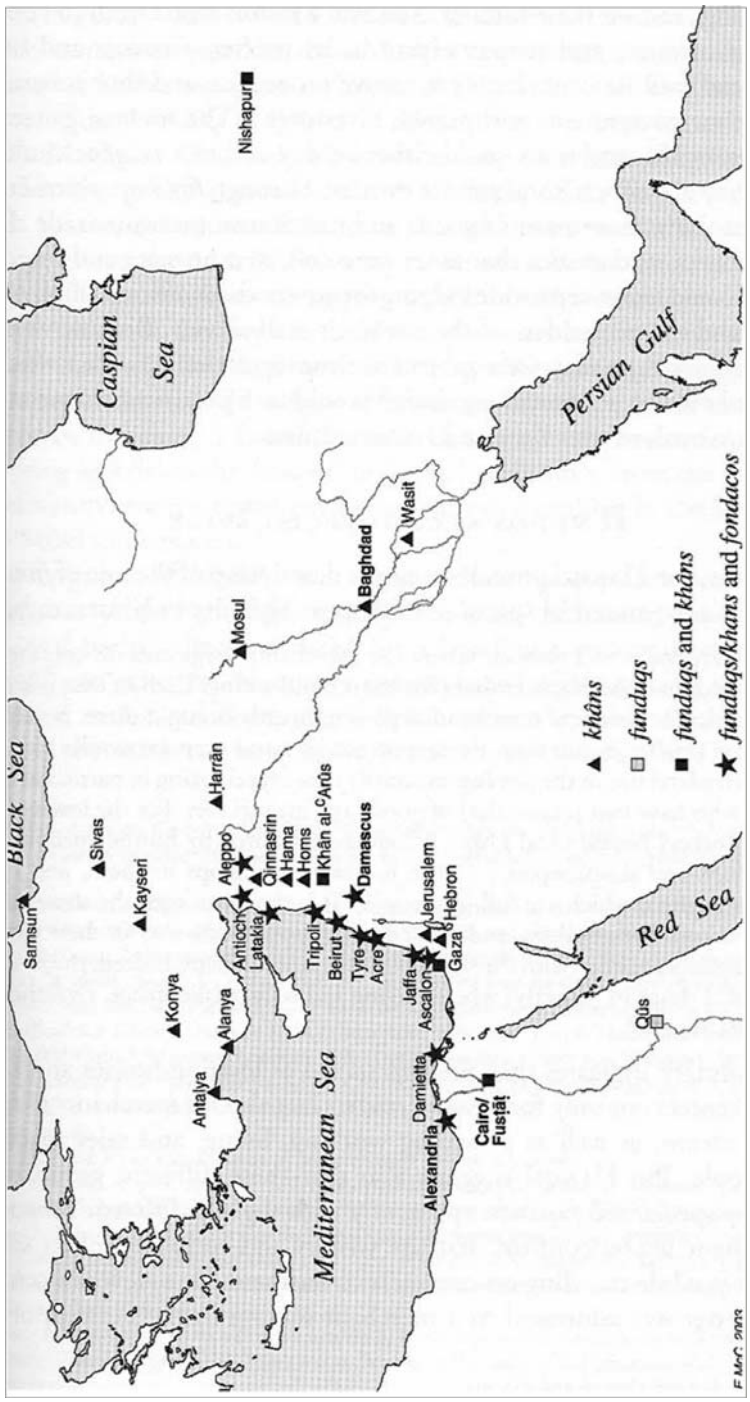
Фиг. 1. Диагоналният път и Пътят на солта (IX – X в.)



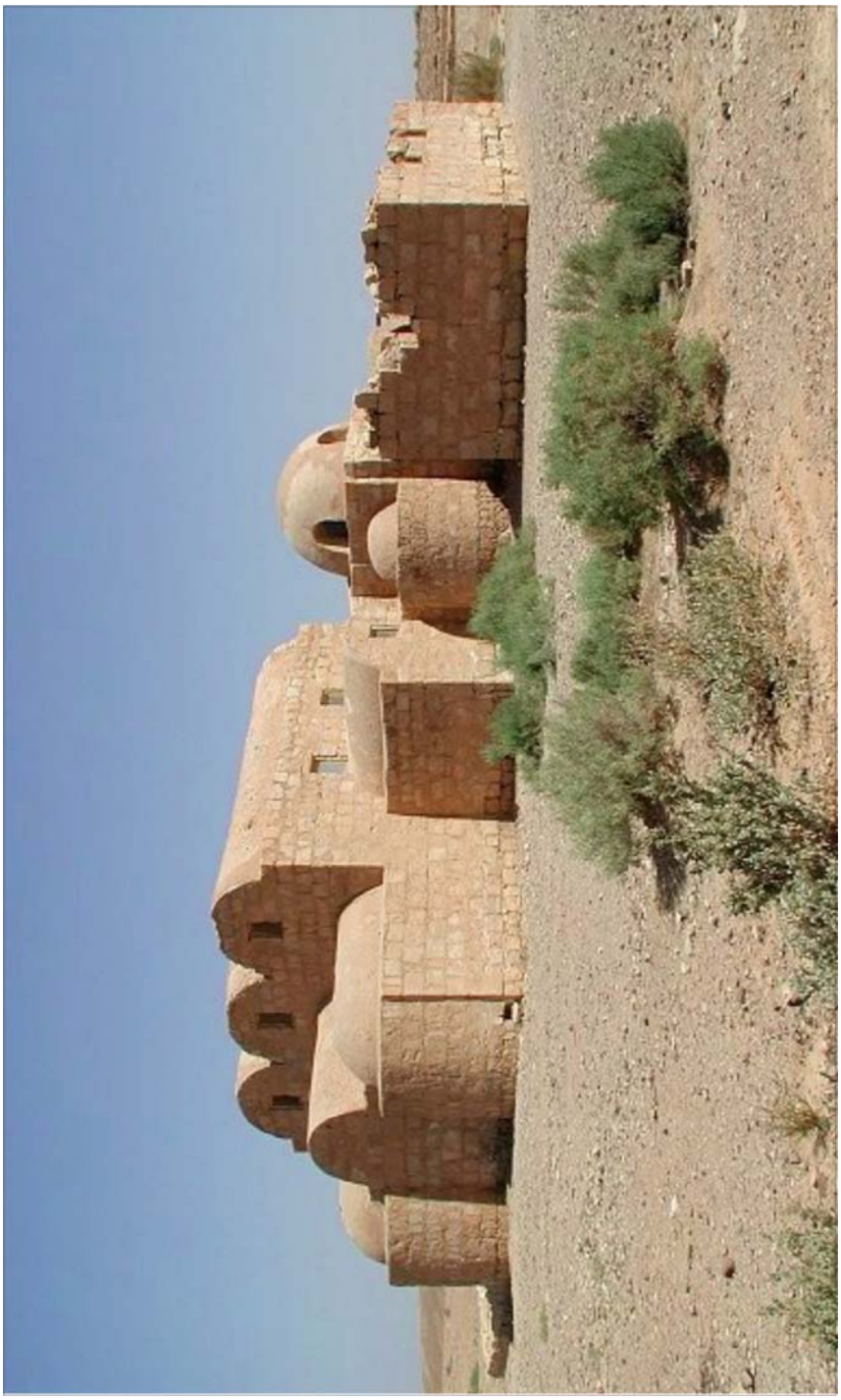
Фиг. 2. Via Egnatia (X – XI в.)



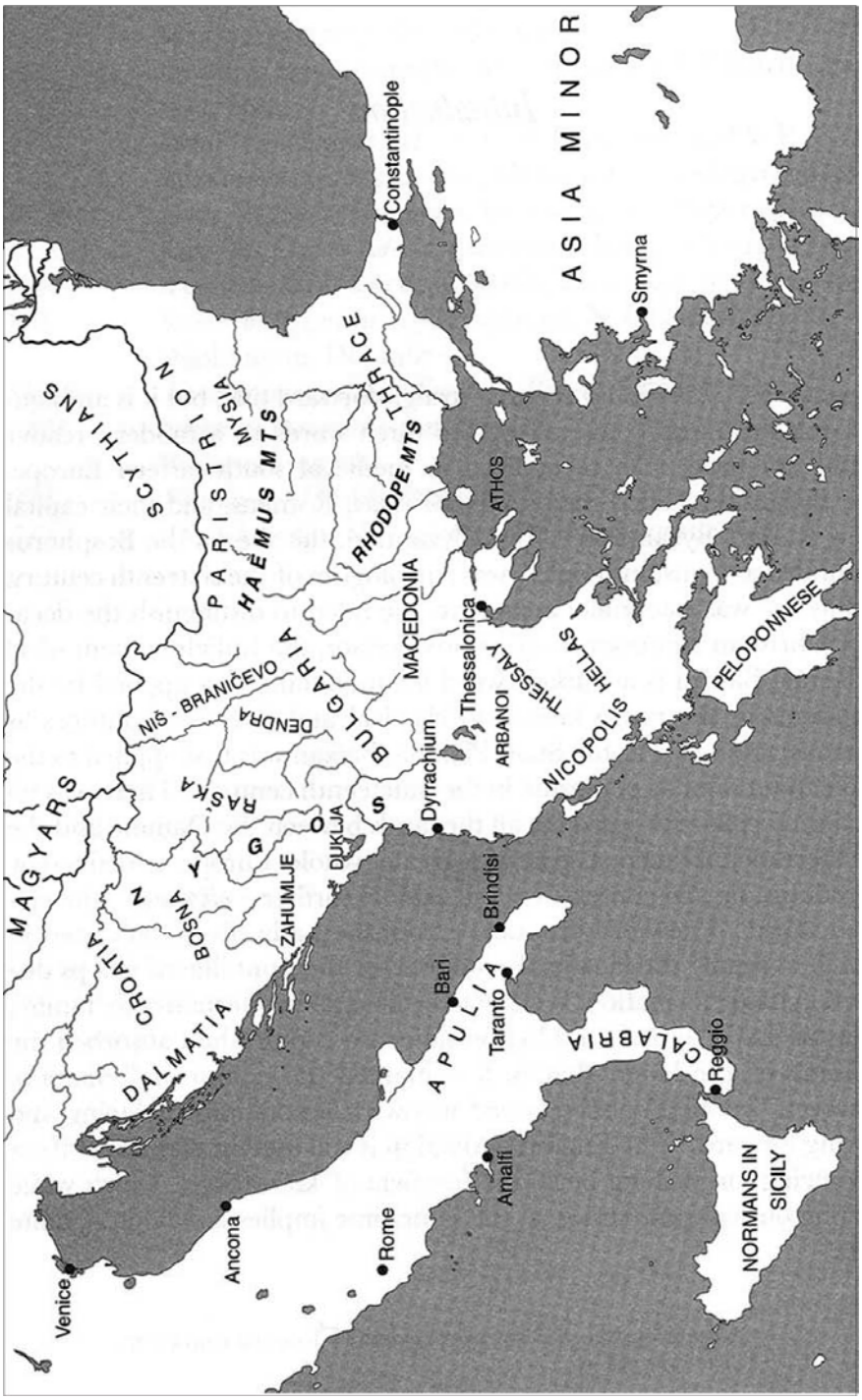
Фиг. 3. Пандохион от Централна Сирия (VII в.) – реконструкция



Фиг. 4. Разпространение на хановете и фундуците в Близкия изток (X – XI в.)



Фиг. 5. Qasr Amra в Йордания

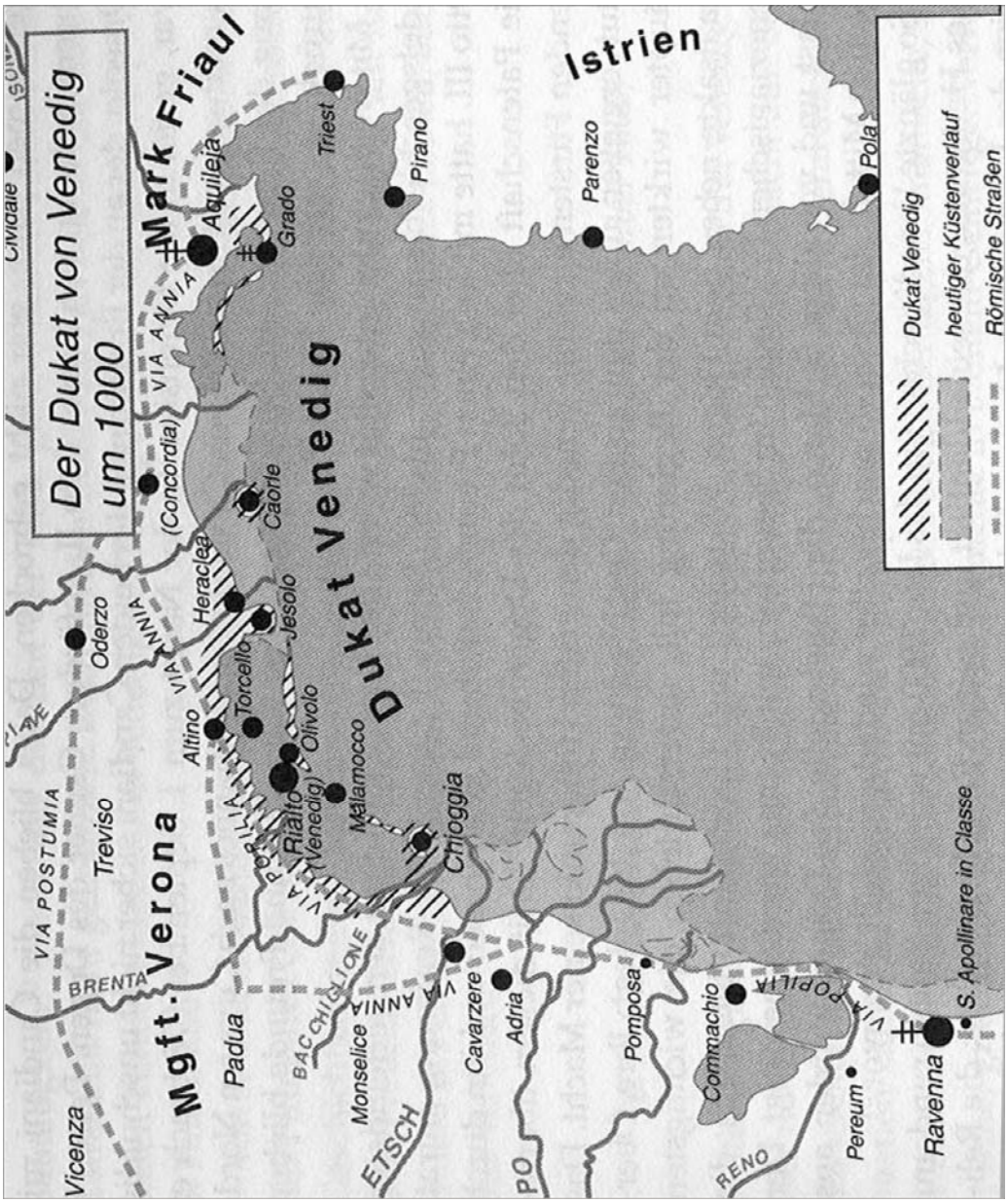


Фиг. 6. Балканите и Апенините (XI в.)

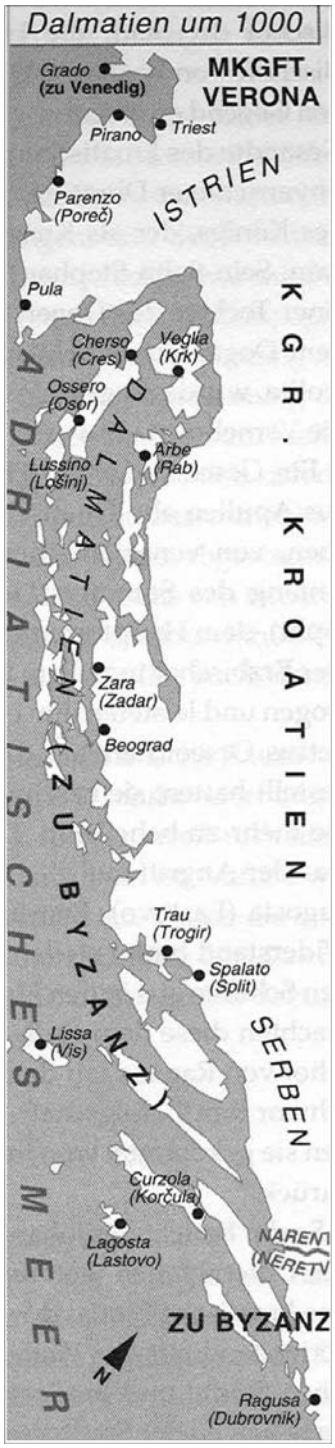
Фиг. 7. Киевска Рус (началото на XI в.)

Фиг. 8. Италия (X в.)

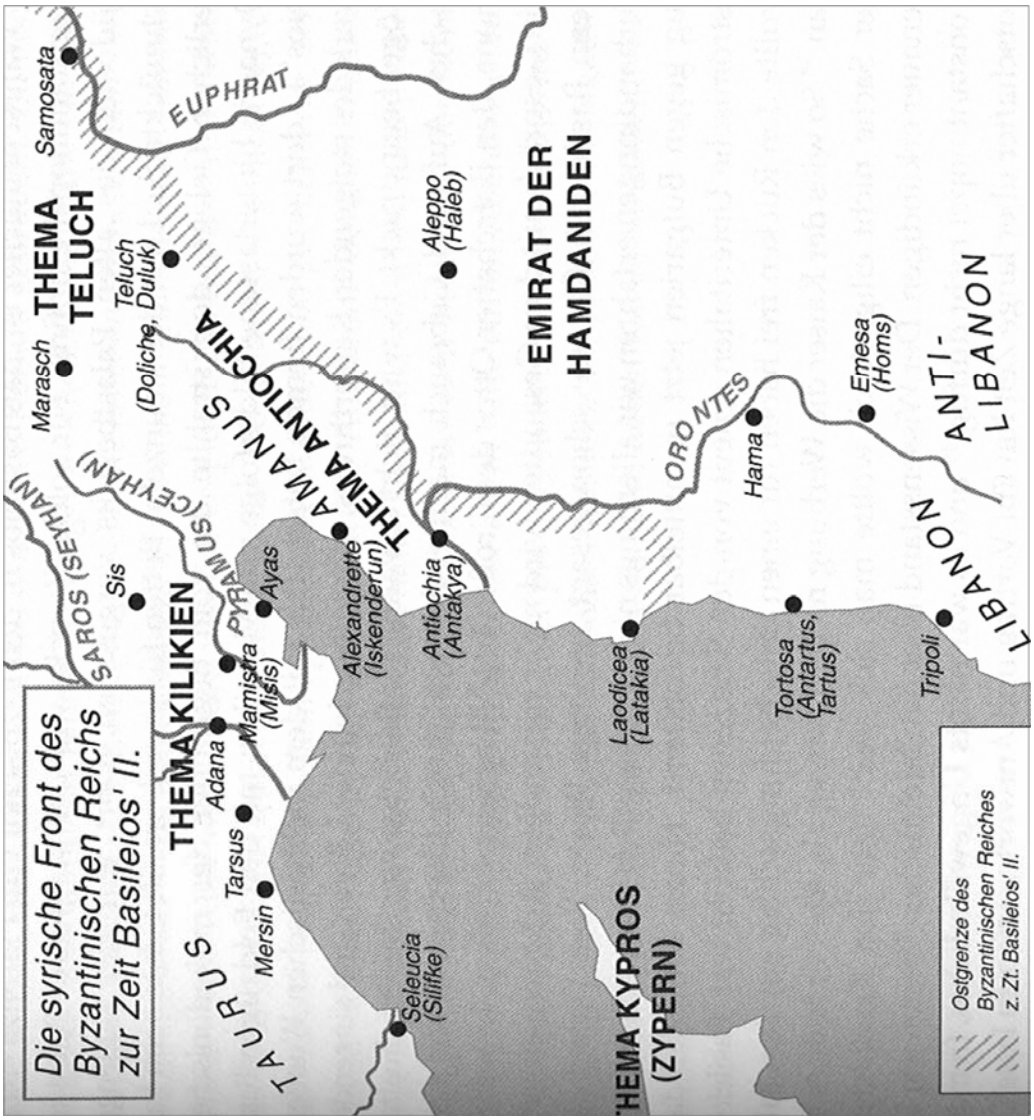
Фиг. 9. Южна Италия (началото на XI в.)



Фиг. 10. Дукство Венеция (началото на XI в.)

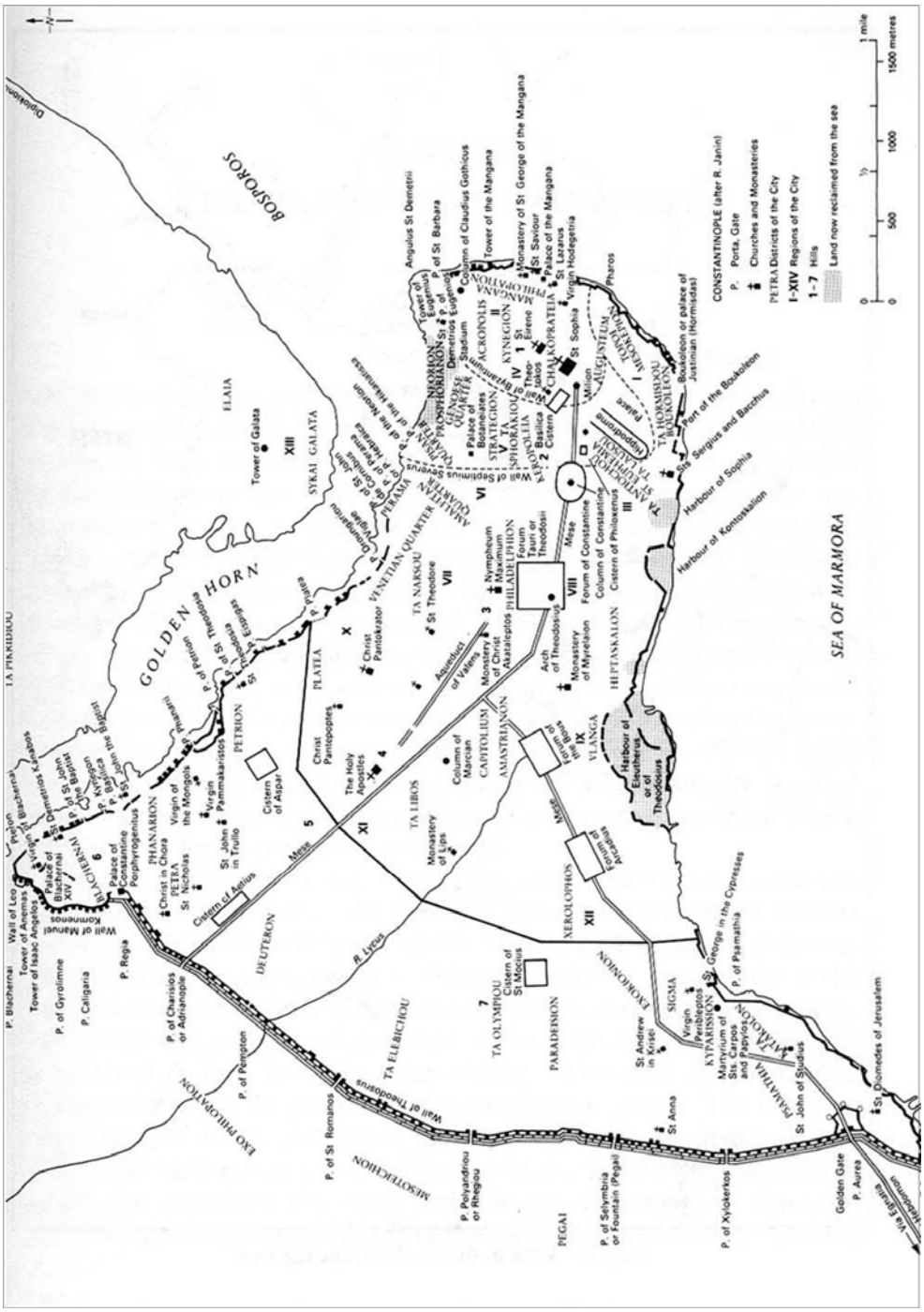


Фиг. 11. Далмация (началото на XI в.)



Фиг. 12. Сирия по времето на Василий II (976 – 1025)

Фиг. 13. Византийски търговец – миниатюра



Фиг. 14. Константинопол – кварталите на италианските търговци (XII в.)

Лиляна СИМЕОНОВА

ПЪТУВАНЕ КЪМ КОНСТАНТИНОПОЛ

Търговия и комуникации в Средиземноморския свят
(края на IX – 70те години на XI в.)

Редактор: *Светлана Тодорова*
Художник на корицата: *Цонка Павлова*
Предпечатна подготовка: *Маргарита Коцева*

Българска. Първо издание
Формат 70/100/16
Печатни коли 22

Издателство “Парадигма”, 2006

ISBN 10: 954-326-039-7
ISBN 13: 978-954-326-039-3